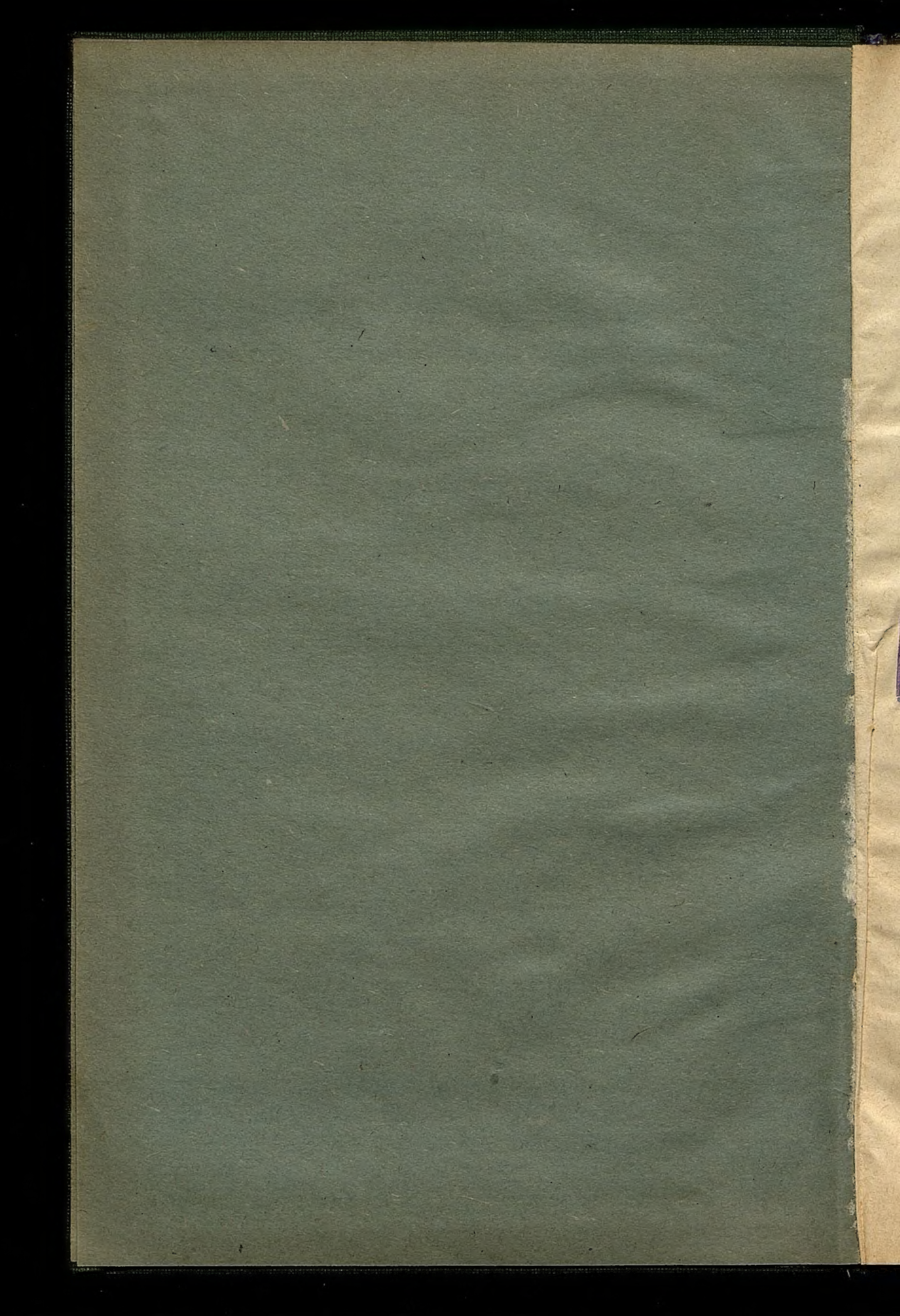
Железнодорожницы

Литературный
сборник

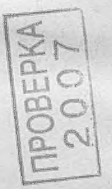
4

1950



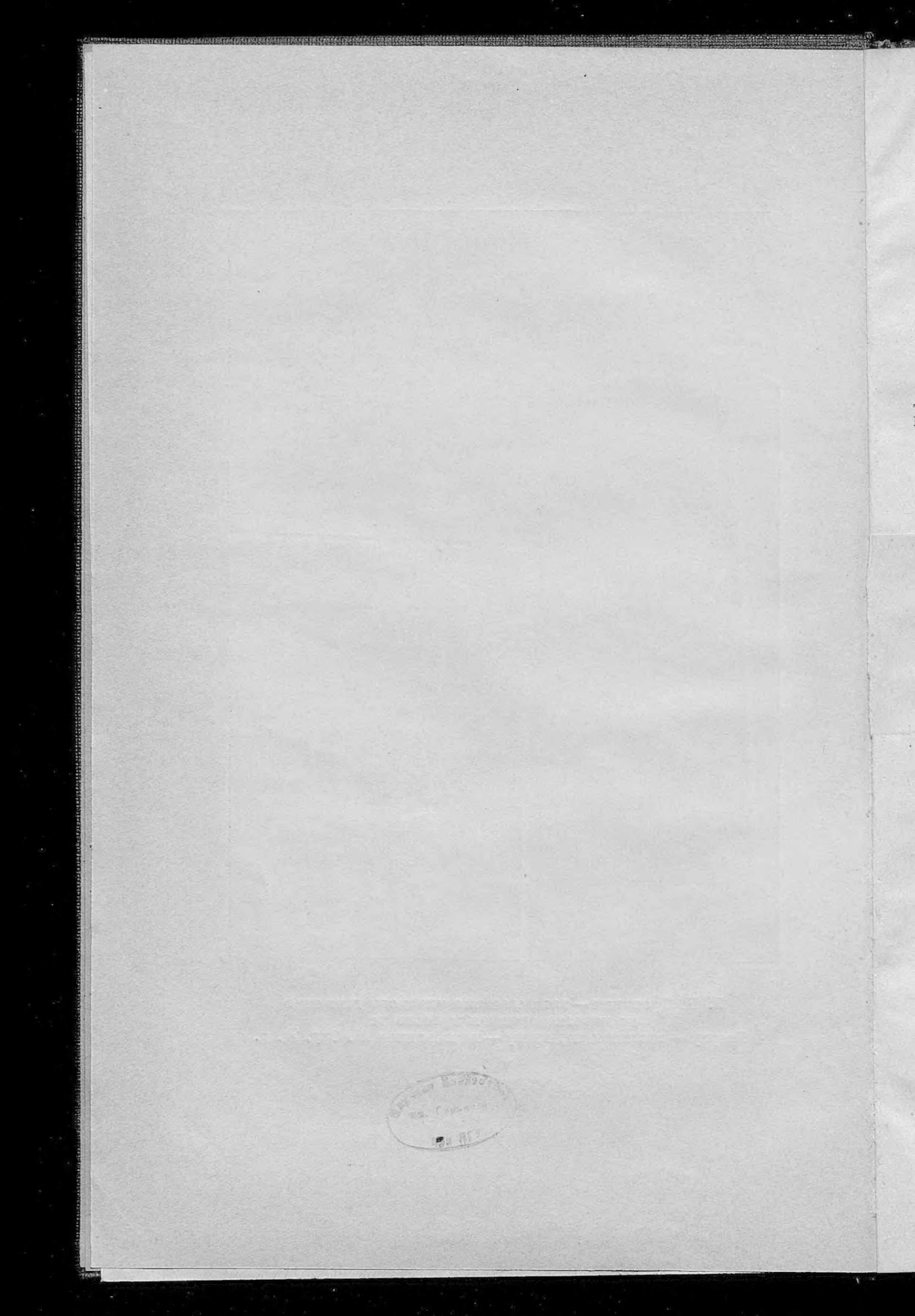
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИЦЫ

ЛИТЕРАТУРНЫЙ СБОРНИК



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва — 1940

**З. П. Троицкая — застрельщица женского движения на железнодорожном транспорте
Вверху — машинистом, внизу — начальником М.-Окр. ж. д.**



ПРЕДИСЛОВИЕ

Телеграфистка, телефонистка, билетная кассирша, конторщица, делопроизводитель, уборщица — вот, примерно, все те профессии, которые были доступны женщине-труженице на железных дорогах царской России.

Должности, связанные с движением поездов, являлись для женщин запретными.

Женщина, урезанная в самых элементарных общественно-политических правах, вынуждена была примиряться со своим положением полурабыни, безропотно сносить всевозможные унизительные «постановления» и «правила», оскорблявшие ее человеческое достоинство.

На транспорте в отношении женщин царил страшный произвол. Были дороги, на которых даже должности делопроизводителей предоставлялись лишь женщинам, имеющим высшее и среднее образование, на других — на службу принимались только вдовы, матери и сестры железнодорожных служащих, на третьих «лица женского пола» вообще не зачислялись ни на какие должности.

Чиновники царского железнодорожного телеграфа в своих издевательствах над женщинами дошли до того, что предписали телеграфисткам выходить замуж только за своих сослуживцев. Когда же на это гнусное предписание была подана жалоба в Государственную думу, главное управление совершенно запретило замужество «чиновникам женского пола».

В итоге женский труд на железнодорожном транспорте до революции почти не играл никакой роли.

Партия Ленина — Сталина всегда считала раскрепощение женщины своей первоочередной задачей. С подлыми законами о женском неравноправии большевики покончили тотчас же после завоевания власти.

Но важно было не только уравнять советскую женщину в правах с мужчиной. Надо было создать все условия для ее быстрого политического, общественного, творческого роста. Необходимо было превратить женщину в деятельную участницу социалистического строительства.

«...Начатое советской властью дело, — учил В. И. Ленин, — может быть двинуто вперед только тогда, когда вместо сотен

женщин по всей России в нем примут участие миллионы и миллионы женщин...» (Ленин, т. XXIV, стр. 472).

Этот завет гениального учителя был выполнен партией под руководством великого Сталина. Сталинская Конституция ст. 122 навеки закрепила политическое и экономическое равноправие советской женщины.

Товарищ Сталин отечески поддерживает и поощряет мощно растущую активность и инициативу советской женщины во всех отраслях хозяйственной, государственной, культурной и общественно-политической жизни, неустанно учил и учит партию смелее выдвигать женщину на руководящие посты, деятельно помогать ее росту.

Отсюда такой могучий прилив трудовой женской армии на фабрики и заводы, шахты, промысла и железные дороги социалистической страны. И повсюду женщины сумели проявить себя великой силой. Уже на заре исторического стахановского движения женщины выделили из своей среды замечательных мастеров труда. Виноградовы в промышленности, Демченко на колхозных полях, Троицкая на железнодорожном транспорте явились олицетворением женщины нового типа, для которой труд из былого зазорного бремени стал подлинно кровным делом, делом доблести, чести, славы и геройства.

По стопам этих запевал женского движения пошли тысячи женщин, добившихся блестящих достижений в профессиях, которые дотоле считались исключительно «мужскими». Особенно убедительны были в этом деле исторические перелеты летчиц — Валентины Гризодубовой, Полины Осипенко и Марины Расковой, первых женщин, завоевавших звание Героев Советского Союза.

Замечательны достижения женщин и на железнодорожном транспорте. Зинаида Троицкая, преодолев множество преград, первой доказала, что женщина может отлично управлять паровозом. Впервые в истории железных дорог женщина была назначена приказом сталинского наркома Л. М. Кагановича руководителем паровозного депо Ленинской дороги.

Троицкая оправдала доверие, оказанное ей товарищем Кагановичем. Вместе со своими ученицами Кошкиной (Стародумовой) и Федосовой она образцово провела тяжеловесный товарный состав из Москвы в Куровскую, а вскоре после этого блестяще доставила в Ташкент пассажирский поезд, целиком обслуживаемый женской бригадой.

Общественно-политическое значение почина Троицкой было подчеркнуто Л. М. Кагановичем в приветственной телеграмме, которую нарком послал бригаде-победительнице после окончания рейса на Куровскую:

«Ваш почин, — писал Лазарь Моисеевич, — опровергает лживую, вредную «теорию», будто женщины не могут быть машинистами... Женщины железнодорожного транспорта и жены железнодорожников должны последовать примеру Троицкой»...

Примеру Троицкой последовали сотни, а затем тысячи женщин. Дважды награжденная орденом Троицкая является теперь первой и единственной в мире женщиной-начальником железной дороги (Моск.-Окружной).

Лазарь Моисеевич Каганович со свойственной ему чуткостью ко всему новому проявил исключительную заботу о том, чтобы на советских железных дорогах были созданы все условия для успешной подготовки женских кадров к работе на железнодорожном транспорте. Для этой цели была организована целая сеть специальных курсов. На курсы хлынул поток женщин-служащих, домашних хозяек, колхозниц. Немалую роль в этом сыграли активистки — жены железнодорожников, не только привлекавшие женщин на транспорт, но и сами поступавшие в большом числе на курсы. Движение разрасталось не по дням, а по часам.

Выступая на историческом XVIII Съезде партии Л. М. Каганович отметил, что на различных железнодорожных курсах обучаются 16 000 будущих железнодорожниц. При этом 5 000 из них готовятся стать водителями паровозов.

Сейчас все эти цифры значительно возросли. Все большее количество железнодорожных профессий осваивается женщинами, все крупнее становятся их достижения. Об этом выразительно свидетельствует тот факт, что среди награжденных в прошлом году 3 064 железнодорожников ордена и медали Советского Союза получили несколько сот женщин-железнодорожниц.

В памятные всей стране дни освобождения Красной Армией братских народов Западных Украины и Белоруссии из-под панского ига образцы блестящей работы показали машинист Мария Седая, инженер службы движения Набекало и вагонный мастер Надежда Безпалько, составитель Мария Шленкова, диспетчер Тамара Лысенко и тысячи других — помощники машиниста, стрелочницы, главные кондуктора, дежурные по станции, — вчерашние домохозяйки, колхозницы.

Женщины убедительно доказали, что они действительно «великий резерв творческой энергии великого свободного советского народа», как назвал их Л. М. Каганович, приветствуя героинь-летчиц на митинге у Белорусского вокзала.

Предлагаемый читателю сборник очерков, повествует о жизни и труде лучших женщин-железнодорожниц, награжденных советским правительством, за образцовую работу орденами и медалями Советского Союза. Стихи, за исключением стихотворения Н. Берендгофа — творчество молодых поэтов, членов Литобъединения при Трансжелдориздате.

☆

ВОПЛОЩЕННАЯ МЕЧТА

А. ВЕРБИЦКИЙ

В одном из дворцов культуры Москвы шел костюмированный бал. Музыка, пестрые, причудливые костюмы, радостная шумиха и суетня, — все это к полуночи слилось в красочный калейдоскоп веселья. Жизнерадостной толпе танцующих бросался в глаза молодой человек, одиноко бродивший по залам и пристально ко всему приглядывавшийся. Изредка он останавливался и что-то заносил в свой крошечный блок-нот. Его подчеркнутая сдержанность и высокомерный вид так резко выделялись на фоне бала, что казалось, он пришел сюда из другого мира.

Молодой человек особенно внимательно наблюдал за одной танцующей парой. Действительно, танцовала эта пара превосходно и выделялась она не только этим, но и безудержным весельем и еще чем-то неощутимым, придающим человеку облик настоящего счастливца. Когда пара, закончив танец, отошла в сторону, молодой человек приблизился.

— Прошу прощения, — обратился он к девушке, обнаружив при этом сильный иностранный акцент, — прошу прощения, барышня, я — сотрудник нью-йоркского журнала...

— Очень рада, — приветливо отозвалась девушка и приготовилась слушать американца.

— Я готовлю большую статью о досуге москвичей и посещаю ваши карнавалы и вечера... Вы очень хорошо танцуете... Кто вы?

Вопрос был неожиданный. Девушка смутилась.

— Ну, как это — кто я? Как видите, советская гражданка. Танцующая...

— Это я понимаю... Меня интересует другое — профессия. Вы занимаетесь искусством или наукой?.. Или, может быть, музыкой?..

Девушка переглянулась со своим партнером. Она поняла американца и задорно улыбнулась.

— Вы не угадали. Я — машинист на паровозе.

Еще не привыкший, очевидно, ко всяким неожиданностям в советской стране, журналист был сильно озадачен.

— Вы паровозный машинист? О!..

Интервью началось. Блок-нот американца заполнялся сведениями о советской девушке, привлекшей его внимание танцами на балу. Он расспрашивал ее о заработке и о том, сколько у нее

платьев; его интересовали ее взгляды на балет и на события в Китае. В заключение он спросил:

— Скажите, барышня, есть ли у вас мечта? Ну, понимаете... личная мечта?

— У меня была мечта и она уже осуществилась, — ответила, рассмеявшись, девушка. — Перед вами вполне счастливый человек!

Американец чего-то не понимал. Он украдкой посмотрел на белые руки девушки и недоуменно пожал плечами.

Советский машинист Анна Стародумова и буржуазный журналист говорили на разных языках.

Детство Ани Стародумовой (Кошкиной) было невеселым. Родителей своих она не помнит. В 1916 году, когда Ане было всего несколько месяцев, отца ее погнали на фронт империалистической войны. Там он и пропал без вести. Спустя четыре года умерла мать.

Детский дом, куда была помещена маленькая Аня, вырастил ее и обучил грамоте.

В 15 лет Аня была уже самостоятельным человеком. Она училась в школе ФЗУ и готовилась стать слесарем. В то время она жила на станции Рузаевка у своей тетки.

Все дни ее от зари до зари проходили под несмолкаемый шум паровозов, рев гудков и рокот колес. Запах пара и дыма сопутствовал Ане с детства. Со страхом и благоговением смотрела она на машинистов и содрогнулась бы, вероятно, при мысли, что через каких-нибудь семь-восемь лет ей самой придется властвовать на огромном первоклассном паровозе.

Всякому важному явлению в жизни закономерно предшествуют какие-либо события, иногда незначительные, даже случайные. Ане Стародумовой шел шестнадцатый год, когда ее старший брат-машинист, живший отдельно от сестры, впервые прокатил Аню на своем старом и неуклюжем паровозе. Нельзя сказать, чтобы этот эксперимент внушил ей симпатию к профессии паровозника. Оглушающий рев, жар топки, угольная пыль, удручающе грязный вид машиниста и кочегара внушали молодой девушке брезгливость и страх. Человек, которому пришлось бы в наши дни впервые побывать на современном паровозе, вынес бы от его строгого и мощного величия иное впечатление.

И тем не менее эта первая ничего не значащая поездка на паровозе брата предначертала Ане ее будущее. С тех пор изредка во время остановок брата на станции Рузаевка Аня взбиралась на паровоз, подолгу рассматривала полные таинственной силы вентили и рычаги. Расспрашивать брата о них было, конечно, бессмысленно: что поймет она из его объяснений?

В 1933 году Аня окончила школу ФЗУ и приехала на станцию Сортировочная Ленинской ж. д. Здесь она поступила на работу в депо в качестве слесаря, твердо решив посвятить свою жизнь работе на транспорте.

Но профессия рядового слесаря в депо не сулила девушке перспектив, о которых она мечтала в школе. Она искала в труде творчества, интересной инициативы.

Любознательную 18-летнюю Аню Стародумову влекло в различные уголки обширной станции. Она появлялась в самых неожиданных местах: и в пакгаузах, и в ремонтных мастерских, и в будке стрелочника. Она не приставала с вопросами, никому не мешала и только безмолвно наблюдала, как меняют шпалы и разгружают платформы, как происходят сложные маневры и окрашиваются вагоны...

Однажды она забрела в водонапорную станцию. Здесь работали почти исключительно мужчины. Подбор рабочей силы происходил здесь, очевидно, по признаку физической крепости: парни один другого краше — атлеты! Стародумова стала присматриваться к работе машиниста. Плечистый и сильный парень беспрерывно метался по водокачке, громовым голосом отдавал приказания и без всякой нужды применял силу своих могучих мускулов.

Пытливая и наблюдательная девушка подумала: «К чему столько суетни? Ведь все это можно делать спокойнее и легче!» Вскоре она убедилась, что труд машиниста водокачки вовсе не требует очень крепких бицепсов и зычного голоса: работа больше выиграет, если машинист будет скупее на слова и движения.

Существовавшие в Москве и на некоторых станциях курсы водоснабжения выпускали исключительно машинистов-мужчин. Женщины получали места на вспомогательных участках и к ведущей работе не допускались.

Во время одного из посещений водонапорной станции между начальником и Аней произошел такой разговор:

— Почему бы вам не поставить женщину у машины?

— Машина — не примус, дорогая. Тут надо работать не только руками, но и головой.

— А женщина, по-вашему, думать не способна?

— Кое-кто, конечно, способен... Да те в машинисты не пойдут, побоятся.

— А вдруг найдется такая, не побоится?

— Смелая — значит дура! Не верю я в женщин!

Этого диалога было вполне достаточно для Ани Стародумовой, чтобы принять решение пойти на курсы водоснабжения. Хотя курсы назывались «Для машинистов», однако поступающих женщин на всякий случай предупреждали, что о должности машиниста им мечтать нечего. Предупреждения скептиков не испугали упрямую и целеустремленную девушку, и она стала изучать сложное дело транспортного водоснабжения.

Окончание Стародумовой курсов совпало с историческим распоряжением Лазаря Моисеевича Кагановича о широком привлечении женщин к работе на транспорте. Отличница и общественница-комсомолка Анна Стародумова была принята на водостанцию ма-

шинистом —первым в истории железной дороги женщиной-машинистом.

Так начался большой и самостоятельный трудовой путь девушки.

Поведение Ани Стародумовой на водонапорной станции в первые дни показалось странным. Она заявила своему начальству о том, что по первому требованию будет оставаться на дежурстве столько, сколько потребуется. Лишняя смена ее не испугает. Это звучало диссонансом с заявлениями некоторых рабочих, решительно отказывавшихся оставаться на водокачке несколько лишних часов.

Затем Аня принялась наводить чистоту внутри водонапорной станции и вокруг нее. Неуютный жилой барак превратился в уютное помещение, блещущее чистотой.

Но наибольшее изумление вызвали цветочные клумбы, возникшие вокруг водокачки. Оказалось, что вид пионов, резеды и тюльпанов вовсе не демобилизует рабочих, а, наоборот, активизирует их трудовую энергию и отлично действует на самочувствие.

Своим примером Аня в первые же месяцы убедила скептиков, что женщина, сообразительная и трудолюбивая, может блестяще справляться с любой ответственной станционной работой. Аня Стародумова сломила упорство многих «женоненавистников». С различных станций начали поступать сведения о том, что женщины успешно усваивают технику работы на водокачках и благодарят Стародумову за смелый почин.

Прошло около двух лет. Аня Стародумова многому научилась за это время и в свою очередь учила других. К этому времени она была принята в кандидаты партии.

В 1937 году Аня как передовая работница была послана на курсы командного состава НКПС. По окончании их она была назначена техником-нарядчиком той же станции Сортировочная. Чаще и теснее стала она соприкасаться с паровозным делом. Не раз приходила Ане в голову мысль — а не перейти ли ей работать на паровоз. Но в те дни такая мысль была фантастичной. На паровоз не взбиралась еще ни одна женщина.

Но каково было восхищение Ани, когда она узнала, что Зинаида Троицкая — ее знакомая и почти ровесница — была назначена машинистом паровоза. Правда, говорили, что Троицкая никак не может служить примером — ведь она необычайно талантлива. Однако Аня уже не могла отделаться от мысли пойти на паровоз — хоть помощником машиниста, хоть кочегаром...

Но как это осуществить?

В одной из дачных местностей Подмосковная происходила комсомольская массовка. Веселье переливалось через край.

Аня Стародумова уже много раз собиралась поговорить с Троицкой о своей все разгорающейся мечте, но ей казалось, что говорить о таких сокровенных вещах надо в очень интимной об-

становке. А вдруг Зина Троицкая ее вышутит, разочарует, — что тогда?

Они сидели рядом в лодке. Лодка неслась по озеру; все вокруг веселилось и бурлило. Но настроение у Ани было нехорошее, тревожное... Не отложить ли этот щекотливый разговор до следующего раза? — подумалось ей.

— Живей, живей, Аня! — крикнула Троицкая сидевшей на веслах Стародумовой.

Аня окрылилась. Ведь она физкультурница, ее высоко ценят в обществе «Локомотив» за универсальность в спорте! Надо показать, на что способны ее руки. Она налегла на весла. Рассекая синеву озера, понеслась лодка. Ане стало сразу весело и хорошо на душе.

— Вот так молодчина! — крикнула Троицкая, поощряя Аню.

Когда они достигли берега, Аня подсела к Троицкой и задушевно спросила:

— Зина, очень трудно вести паровоз?

Троицкая улыбнулась.

— Не труднее, чем грести веслами, вот, как ты...

— Зина, я хочу на паровозе работать. Поможешь?

Троицкая стала серьезной, даже строгой.

— Сколько тебе лет, Аня?

— Двадцать второй...

— Самое время итти в машинисты. Но раньше надо поработать помощником или кочегаром. Не испугаешься?

— Ничуть, Зина, мне бы только начать...

Вскоре Зинаида Троицкая была назначена заместителем начальника депо. Свою беседу на массовке не забывали ни та, ни другая. Но одной поддержки знаменитой уже в то время Троицкой было недостаточно, чтобы осуществить заветное желание Ани. Надо было учиться. И Аня Стародумова пошла на специальные курсы.

В апреле 1938 года она сдала экзамен на «отлично» и получила звание помощника машиниста. Правда, практического опыта у нее почти не было, зато было много упорства и горячего желания работать.

18 апреля Аня Стародумова впервые поднялась на паровоз, курсировавший от станции Москва-Сортировочная до станции Рязань.

Миновали первые страхи. Анна Стародумова оказалась вполне расторопным и энергичным помощником машиниста. Об этом стало известно Зинаиде Троицкой, решившей создать паровозную бригаду исключительно из женщин. Задача была трудная, но выполнимая, если учесть, что машинист и помощник имелись налицо. Вскоре был привлечен и кочегар — молодая Мария Федосова.

Замечательная тройка, которой суждено было разбить ложные

убеждения консерваторов и вредителей о «месте» женщины на транспорте, серьезно готовилась к первому совместному рейсу. От удачи рейса зависела судьба давно родившейся идеи — открыть женщине путь к паровозу. И тройка верила в успех. Возраст всех троих не достигал и 70 лет, а впереди было столько заманчивого и прекрасного!

Ранним августовским утром со станции Москва-Сортировочная по направлению к станции Куровская двинулся тяжеловесный товарный поезд. На паровозе № 703-92 были Зинаида Троицкая, Анна Стародумова и Мария Федосова.

Начало не предвещало успеха. По неожиданным причинам поезд вышел из Сортировочной с опозданием на 9 минут.

— Не беда, девчата, — ободряла Троицкая подруг, — нагоним!..

Машина быстро набирала скорость. Три молодые женщины работали молча, размеренно и спокойно. Аня и Мария попеременно сменяли друг друга у паровозной топки и на тендере. Лопаты в руках девушек то и дело подавали пищу паровозу, разбрасывая уголь тонким слоем.

— Наша не подкачает, — уверенно заявила Аня, — а твои дела как, Зинаида?

— Неплохо! Ну, помолчим пока...

Поезд несся на всех парах вперед.

Время текло незаметно. Часы подтверждали, что дела идут блестяще. Но анализировать и вычислять было некогда, — надо было стремиться поскорее добраться до заветной станции...

Куровская! Поезд примчался на 1 час 17 мин. раньше срока. Эксперимент первого в истории транспорта рейса женщин закончился триумфом.

Лазарь Моисеевич Каганович, незадолго до этого одобривший идею создания женской паровозной бригады, прислал славной тройке телеграмму, ставшую путеводной звездой для многих тысяч женщин:

«Приветствую вас с успешной поездкой, впервые осуществленной паровозной бригадой, состоящей полностью из женщин, возглавленной известным в стране машинистом-кривоносовкой т. Зинаидой Троицкой.

Ваш почин опровергает лживую, вредную «теорию», будто женщины не могут быть машинистами, и практически подтверждает, что женщина при желании справится с работой на паровозе не хуже мужчины».

Начались дни, полные счастливого волнения. Телеграмма любимого наркома ко многому обязывала. Надо было стремиться вперед, закрепить победу, иначе ее назовут случайной. «Кто не стремится вперед, тот неизбежно остается позади», — эту мудрую фразу помнила Аня Стародумова и твердо решила итти вперед.

Троицкая поднималась на паровоз только в исключительных случаях; руководящая работа в паровозном отделении поглощала все ее время. И Аня мучилась сознанием, что нет в сущности ма-

шиниста-женщины, которая бы изо дня в день управляла паровозом. Она принялась читать книги о паровозном деле, инструкции для машинистов, всевозможные правила, но со знанием одной теории к реверсу не станешь! И Аня задумала пойти на курсы машинистов, хотя возможностей таких пока не было.

Тем временем весь железнодорожный мир Советского Союза заговорил о призыве Лазаря Моисеевича, обращенном к женщинам.

Женщины, на транспорт! На паровоз! На станциях и узлах происходили митинги, имена трех патриоток своей родины произносились всюду — от Камчатки до Батуми. Доводы некоторых лжетеоретиков и просто врагов о нелепости поручать паровоз женщине разбивались в пух и прах.

Спустя два с половиной месяца после знаменитого рейса Сортировочная — Куровская по инициативе Зинаиды Троицкой в длительный путь Москва — Ташкент отправился поезд № 6, полностью обслуживаемый женщинами (начальник поезда, главный кондуктор, поездные вагонные мастера, электромонтеры, проводники). На паровозе была та же тройка — Зинаида Троицкая, Анна Стародумова, Мария Федосова.

Рейс поезда № 6 был завершен полной победой. Вскоре руководитель женской паровозной бригады Зинаида Троицкая приказом народного комиссара Л. М. Кагановича была назначена начальником Московско-Окружной железной дороги. Учительница и подруга Анны Стародумовой получила пост, который не занимала ни одна женщина за всю многолетнюю историю железных дорог!

Наступивший 1939 год Стародумова встретила со значком «Ударнику сталинского призыва» на груди.

Шел сентябрь 1939 года. Анна Стародумова заканчивала курсы машинистов и готовилась к большой самостоятельной работе.

Примеру Ани следовали сотни и тысячи девушек нашей страны, никогда до этого даже не помышлявшие о работе на транспорте.

Однажды к Стародумовой обратились две девушки-конторщицы — Маруся Мыльцева и Валя Маленова. Они расспрашивали Аню о трудностях, которые нужно преодолеть, чтобы стать машинистом паровоза. Девушки давно задумали итти на транспорт учиться паровозному делу, но их останавливали неизвестность, страх перед профессией, которую недолюбливали даже многие мужчины.

Аня поняла, что перед ней — девушки, стремящиеся на железную дорогу не из пустых побуждений, подробно рассказала им весь свой жизненный путь от школы ФЗУ до помощника машиниста. Стародумова не запугивала девушек, но и не сулила быстрого и легкого успеха. Аня искренно сказала девушкам, что одним из главнейших условий успеха является желание работать честно и верить в свои силы.

Мыльцева и Маленова пошли на курсы помощников машини-

стов и успешно их окончили. Чувствуя ответственность за своих «питомиц», Стародумова помогала им в учебе, посвящала их в «тайны» паровоза. Теперь Маленова — помощник машиниста, а Мыльцева — диспетчер первого паровозного отделения.

К Стародумовой обращались и многие другие женщины за советом — итти или не итти на транспорт. Вот письма от Немовой с Дзержинской дороги, от Ильиной из Ленинграда... Каждая из них хочет непременно получить напутствие Анны Стародумовой, имя которой прочно вошло в историю движения женщин на транспорте.

Даже на курорте, где отдыхала летом Анна Стародумова, приходили к ней «колеблющиеся» и просили сказать, не очень ли страшно женщине работать у паровозной топки или у реверса? Аня смеялась, дружески подшучивала над ними, и это успокаивало лучше всяких словесных убеждений. Много десятков робких и нерешительных девушек и женщин становились смелыми и настойчивыми после коротенькой встречи со Стародумовой.

Может показаться, что Анна Стародумова в силу своей огромной перегруженности работой и учебой редко развлекается. Нисколько! Благодаря удивительному умению правильно распределять свое свободное время Анна Стародумова без малейшего ущерба для работы и занятий часто посещает театр, вечера, концерты. Она регулярно читает беллетристику и уверяет, что хороший роман или повесть дают ей очень большую духовную зарядку.

Аня Стародумова любит танцовать и танцует настолько хорошо, что при виде ее на вечерах трудно представить эту двадцатичетырехлетнюю, модно одетую женщину в замаслянной спецодежде, ведущей гигантский поезд. Трудно представить, как объяснит подобное сочетание американский журналист, интервьюировавший Аню на балу, но мы объясним это изумительное сочетание исключительным умением этой подлинно советской женщины искренно трудиться и искренно веселиться.

Летом 1939 года Анна Стародумова со своим мужем молодым и очень талантливым машинистом В. Стародумовым поражали альпинистов Кавказа своей спортивной ловкостью, жизнерадостностью и общительностью. Они много лазили по горам и получили звание альпинистов. Велико было изумление их друзей по кавказским горам, когда они узнали, что эта молодая, культурная и веселая пара — знаменитые железнодорожные машинисты, о делах которых не раз рассказывала советская пресса.

В спортивном обществе «Локомотив» давно знают Аню Стародумову как активнейшую спортсменку, не пропускающую ни одного состязания. Она—лыжница, конькобежец, гребец—спортсменка в самом лучшем смысле слова, привыкшая к спорту, как к работе и пище. Спорт, по словам Ани, больше всего помогает ей преодолевать трудности и оставаться спокойной и веселой даже в очень серьезные и ответственные минуты жизни. Одной из причин, ко-

торыми она объясняет начинающим железнодорожникам свои достижения в жизни и труде, является именно спорт.

— Побольше физкультурой занимайтесь, девчата! — советует она. — Спортсменке всегда в жизни все легче дается, — запомните!

Когда Аню Стародумову перевели из кандидатов в члены партии, она не бросила руководящую комсомольскую работу, которой посвятила несколько лет своей жизни. До сих пор она состоит членом бюро комсомольской организации депо станции Сортировочная и принимает деятельнейшее участие в ее повседневной работе. Молодежь депо отлично знает и крепко любит Стародумову.

В дни, когда вся страна выбирала лучших людей в областные и городские советы, одной из первых была выдвинута кандидатура Анны Стародумовой. Теперь она — депутат Московского областного совета трудящихся.

Правительство, оценив заслуги Анны Стародумовой перед советским транспортом, наградило ее орденом «Знак почета».

Весть о награждении застала Аню на комсомольском паровозе № 530, который она водит с октября 1939 года. Взволнованная вестью, она сказала своему помощнику комсомольцу Шентунову.

— В детстве я думала, что счастье только в книжках... Я не верила в него... И вот теперь... я счастлива...

И в глазах ее блеснули радостные слезы...

Анна со своим мужем В. Стародумовым мечтают поступить в высшее учебное заведение, стать инженерами транспорта.

НА БОЛДИНСКОЙ ПРИСТАНИ

А. ГИНЕВСКИЙ

I

Болдинская пристань — сейчас же за Астраханью-второй. Это — маленькая станция в снежной степи. Это — перевалочная станция. Грузы с воды, с Волги, главным образом, рыба, — вкусная, астраханская, — поступают на Болдинскую пристань, чтобы направиться отсюда по рельсам в центр страны.

Я приехал сюда вечером; стояли гулкие морозы; окна станционных помещений были заснежены, и свет в них казался сказочным, голубовато-синим, дымным. Чей-то голос у пакгаузов напевал печальную песенку, удивительно знакомую:

Напрасно каза́чка его молодая,
И утро и вечер, до полночи ждет,
Все ждет, поджидает: с далекого края,
Когда ее милый казак прилетит...

Разобравшись в словах песни, я нашел в ней нечто похожее на те донские песни, которые певали веселые каза́чки, описанные Горьким в замечательном рассказе «Книга». К этому рассказу я еще вернусь и вот почему: я видел много горьковских книг у обитателей здешних мест, людей, научившихся ценить чтение и хорошо помнящих, что наш великий писатель полвека назад бывал в этих местах и оставил нам о них чудесные рассказы.

Болдинская пристань — станция женская, мужчина здесь только один — старший стрелочник Гужвин.

И вместе с тем эта станция — одна из лучших на дороге. Она знаменита своей удивительной точной работой и волевым командиром — комсомолкой Зинаидой Янчуровой, награжденной в прошлом году орденом Ленина.

II

Женщины на советских железных дорогах уже перестали казаться диковинкой. На важнейших участках транспорта, вплоть до кабинета начальника дороги, уже работают талантливые женщины, успешно овладевающие труднейшей железнодорожной профессией.

Мне довелось как-то побывать за Полярным кругом на одном комсомольском разъезде, — кстати, первом в СССР, где работали комсомолки-девушки. Это — маленький полярный разъезд Плесозеро.

С крошечной дощатой платформы, куда я попал в один из таких же морозных январских дней, я увидел одинокий станционный домик в карельском лесу.

Домик стоял на взгорье, а под насыпью шумела быстротекущая Нива в желтых кромках льда. Из окон станции виднелась гора с круглой снежной макушкой. Дальше — горнолесье. И две будки на северном и южном постах — посты стрелочников. А кругом тундра...

Я вспомнил этот пейзаж, в чем-то схожий с зимним обликом Болдинской пристани, куда попал к ночи. Как тундра возле Плесозера, так и степь у Болдинской пристани охватывают путника томительным молчанием и чувством одиночества.

III

Казалось бы, зимой жизнь тут замирает, особенно в степи; резкий ветер и стужа гонят людей к теплу, в дом; работать на холоде трудно, ветер царапает лица точно рашпилем, и все же диву даешься: сколько веселья и энергии отдают девушки сложному своему труду — приему и отправке поездов, погрузке и выгрузке, разговорам по селектору, деловой беготне по платформе и пакгаузам.

Они бодры, радостны, жадны к жизни.

А здешние места любят все они глубокой, трогательной любовью тонко чувствующих природу людей.

Они вам с гордостью расскажут, что соседство с Волгой приносит им много счастья. От гомона птичьих колоний, от неоглядной дали взморья, у кого из них не кружилась легко голова!

Когда выйдешь в степь, приблизишься к дельте, заслушаешься — такая симфония звуков, шорохов, криков, всплесков оглашает заречье.

Изумительные переливы красок — в них тоже знают вкус обитательницы Болдинской пристани. Цветущие заросли лотоса—прекраснейшего из цветов в мире — чаруют глаз. А белые лилии! А зеленые полосы ив, окаймляющие притоки и ерики волжской дельты! А море камыша и чокана, расстилающееся вокруг! А острова!

Болдинская пристань очаровывает своей красотой, своей близостью к Волге и Каспию.

Я упомянул, что в здешних местах пятьдесят лет назад бывал Горький и писал о них. Его рассказ «Книга» я видел в руках у весовщицы, бывшей домохозяйки, поступившей на Болдинскую пристань недавно.

IV

Во времена, когда бывал здесь Горький, люди еще не умели так тонко разбираться во многих вещах и жили забитой, медвежьей жизнью, какой, впрочем, жили многие тогдашней России.

Книга — мудрый наставник и друг человека — была редкостью, недоступной роскошью для жителей одиноких железнодорожных станций, где «все жили точно под стеклянным колпаком, о каждом было известно все, что не нужно знать о человеке, и каждый знал обо всех остальных все, что хотел и не хотел знать».

Горький мастерски описал бытие такой маленькой станции между Волгой и Доном, где летом ныли комары, из степи доносился свист сусликов, а сердце жалобно сжималось от скуки.

В письме к сталинградским краеведам великий писатель подробно рассказывает о своей жизни на станции Крутой, где он служил весовщиком, вспоминает много интереснейших подробностей, рисующих провинциальное прозябание и станционную скуку:

«Да, так вот, мы и жили. Чтение и беседы наши прерывались стуком телеграфного ключа, и по треску этому мы знали, когда соседняя станция спрашивает: могу ли отправить поезд № ?»...

Эта картина станционного житья была типична для старой России. Игра в карты, водка, дикие выходки — результат пьянства и тоски.

«И только книги, — писал Горький, — были для нас просветами в мир действенной жизни из мира мертвой пустоты». Когда книги, какие нашлись на шести станциях между Волгой и Доном, были прочитаны, наступила снова полоса духовного голода, «муки его знакомы только тем, кто жил в пустотах нашей страны, задыхался в густой скуке ее равнин. Нечем жить, — это, кажется, самое жуткое ощущение, испытанное мной».

«Нечем жить»! В связи с этим хочется привести интересный эпизод из жизни обитателей разъезда Плесозеро. Он объясняет — этот маленький случай, — как относятся к знаниям, к книге обитатели полевого островка.

Начальник разъезда вел занятия со своими работниками. Занимались по вечерам.

Однажды снежный град задержал Грошева, начальника и дежурного по станции, где-то возле Кандалакши. Занятия могли быть отложены, но начальник разъезда сумел с большим трудом добраться к полуночи в Плесозеро. Он пришел, покрытый липкой грязью, с его одежды текла ручьями вода. Увидев его усталое лицо, стрелочница Герасимова сказала:

— Давайте, я вас раздену, Владимир Андреевич, а то вас так развезло, что глядеть страх. Погодка...

Но Владимир Андреевич крепился, хорошо держался на ногах. Он заметил, что все в сборе, давно ждут его, не расходятся. Это его очень обрадовало. Он ушел к себе, крикнув:

— Не расходитесь, сейчас будем заниматься...

В своей комнате он быстро скинул промокшую одежду, вытерся полотенцем, надел чистую гимнастерку и достал учебник по арифметике. В его кабинете уже висела черная доска, были расставлены скамьи и кто-то держал наготове мел. Он оглянулся: все тут. Даже стрелочница с тетрадью уже сидела здесь в своем мокром бушлате со слипшимися волосами. И хотя ее трясло от холода и сырости, а размокшее платье уже отдавало паром, она терпеливо вслушивалась в слова Грошева.

Когда я рассказал эту историйку работникам Болдинской пристани, то мне сейчас же наперебой поспешили рассказать, что и у них Зина Янчурова заботится о знаниях, деятельно ведет технические совещания и очень печется о том, чтобы каждый болдинец рос, совершенствовался.

Я привел обильные выдержки из горьковских описаний старого быта железнодорожников, отмеченного скукой, пустотой, печалью.

В самый разгар январских морозов, превзошедших в этом году по крепости самые лютые стужи российской зимней непогоды, не было бы ничего удивительного заметить в обиходе станции некую оторопь от холода и сонливость, навеваемую однообразным стуком аппарата и пустотой снежных равнин.

Ничего похожего нельзя было найти здесь. Режим, порядок станционной работы оставались нерушимыми.

V

Как всегда, Зинаида Яковлевна Янчурова начинала свой день спозаранку, интересуясь итогами ночной работы.

Эти итоги можно изучить по доске измерителей.

Шел разговор о листовке — здесь стало традицией выпускать маленькую информационную листовку, рассказывающую о суточной работе и определяющую ближайшие задачи.

Рабочий день Янчуровой строится так. Сначала она выясняет, какие грузы на станции. Это — основа суточного плана. С этим планом Янчурова подробно знакомит рабочие смены, вступающие в дежурство. Знакомит тщательно, требуя отчетливого понимания каждым работником своих обязанностей.

Прибыл поезд-передача. Вместе с дежурным Янчурова составляет наряд на работу и помогает быстро произвести маневры. Эта работа делается уверенно, четко — вскоре вагоны уже распределены по указанным местам. А через несколько минут уже со станции Астрахань-вторая, словно учитывая гибкость соседа, предлагают принять новый поезд-передачу.

Это сообщение не вносит ни капли растерянности в спокойное утро начальника станции. Ждут состава, готовятся к нему, организуют выгрузку пяти вагонов. А когда прибывает паровоз, эти вагоны немедленно подаются под погрузку. Вот и все. Никаких особых маневров. Все точно, уверенно.

Больше всего ценится время, каждая минута. Вряд ли кто-либо

из старых станционных служак, будь он самый старательный и деловитый, так ценил бы каждую минуту станционных маневров, как это умеет делать Зина Янчурова. Этой ловкости, оборотистости, заботе о каждой минуте она научила своих сверстниц — комсомолок Соколову, Кудрявцеву и других.

Молодые командиры научились работать слаженно в общем ритме с соседней станцией Астрахань-вторая, с ее диспетчерами и клиентурой.

У Янчуровой уже сложился свой стиль, свои принципы работы, которым следуют ее коллеги. Как и Янчурова, комсомолка Соколова, вступая в дежурство, прежде всего выясняет: какая предстоит работа, когда придут вагоны, под какой груз.

Потом устраивается планерка с весовщиками, стрелочниками — их надо подробно ознакомить с заданиями дня.

Соколова знает, что на станции Астрахань-вторая одновременно с ней дежурит Рожков. Они уже условились давно о взаимопомощи. И вот оттуда, из Астрахани, поступает сообщение, какие и когда будут поданы вагоны, с просьбой организовать быструю их уборку со станции.

Это очень простая вещь — взаимосвязь. Но именно это позволяет Соколовой заблаговременно предупредить клиентуру, которая должна подготовить рабочих и грузы.

Результаты сказываются немедленно.

Едва только вагоны прибудут на станцию, их быстро подают к местам погрузки или выгрузки. Бригады грузчиков разгружают их по-стахановски.

Во всем этом деле есть много важных подробностей. Важно, например, что старший стрелочник Гужвин помогает составителям производить маневры, быстро и правильно расставлять вагоны.

Соколова приводит пример. Однажды ночью дежурный Рожков сообщил ей, что через час он подаст одиннадцать вагонов под арбузы. Важное сообщение.

Соколова успела сообщить смене: куда придется ставить вагоны, известила клиентуру и рабочих. И поэтому все — весовщики, грузчики, стрелочники — оказались в нужное время на местах.

В полночь вагоны прибыли. Их подали к месту погрузки. И вот всего через час десятник по грузовой части уже доложил о том, что все вагоны загружены.

Работа была проделана так быстро и так организованно благодаря выучке, полученной у Янчуровой. Ведь надо помнить, что на погрузку каждого вагона обычно дают два часа. А болдинцы вдвое сократили простой вагона под грузовыми операциями.

После конца погрузки Соколова подошла к телефону и вызвала Рожкова. Она известила его о том, что вагоны надо быстро убрать со станции.

Такой слаженности Соколова добивается во всем. И особенно она умеет это делать, работая с вагонным диспетчером Прудниковым.

VI

Мы упомянули о стиле Янчуровой. Читатель может подумать, что Янчурова работает здесь по крайней мере ряд лет, что ее долго учили. Это неверно.

Янчурова сама стала начальником лишь в 1938 году. Она пришла сюда с комсомолкой Соколовой. А затем уже появились здесь Кудрявцева и Аринкина. Но и короткого срока работы Янчуровой было достаточно, чтобы незаметная станция быстро пошла в гору и прославилась на всю дорогу. И стиль, о котором мы упомянули, т. е. совокупность приемов и навыков, позволяющих сокращать простои вагонов и вести четкую работу, — этот стиль сложился совсем недавно.

В маленьком очерке нет возможности разобрать «по косточкам» все обстоятельства, помогающие болдинцам работать образцово. Да и самой Янчуровой еще трудно исчерпывающе рассказать и обобщить свой скромный опыт. Можно лишь привести ряд бесспорных фактов, объясняющих победу станции.

Это прежде всего — слаженность коллектива, объединенного сильным чувством молодых патриотов, увидевших в труде радостную цель жизни.

Эта слаженность коллектива видна во всем. На станции широко распространен обычай читать вслух газеты и обмениваться мнениями на разные темы. Частые беседы начальника станции и его планерки, а в особенности технические совещания привели коллектив к ясному пониманию того, что требует от них каждый день.

Строгая листовка, оповещающая о работе лучших людей и критикующая недостатки, тоже должна быть отнесена к верным воспитательным средствам. Вдумайтесь в такой факт: на маленькой станции за короткое время семь человек приняты в ряды партии! Что это, — как не результат повседневного коммунистического воспитания людей.

Особенно наглядно была видна общность коллектива в дни избирательных кампаний. Зинаида Янчурова, Соколова, Кудрявцева каждый выходной день бывали на избирательных участках — в Комсомольском поселке, в самых отдаленных местах района.

Соревнование — основа победы — помогло болдинцам добиться прекрасных производственных результатов. Они досрочно закончили государственный план перевозок, блестяще снизили простои вагонов и хорошо подготовились к зиме. Эта подготовка особенно сказалась в трудные дни января.

Смена Соколовой — впереди. «Соколовцы» работают без брака, у них все стрелки в отличном состоянии. Вслед за Соколовой идет дежурная по станции Кудрявцева.

Но Янчурова передает свой опыт не только вожакам этих смен, а и каждой весовщице, каждой стрелочнице. Она внушает этим людям простую, но важную мысль: минута на транспорте дороже

золота! Она учит их пониманию, что на станции не должно быть «белоручек», что нельзя чураться черновой работы, что всякий труд почетен.

Многие «женские» станции порой оказывались недолговечными, — коллектив распадался, потому что девушки становились матерями, а материнские заботы иногда отвлекали, вынуждали уходить с производства.

У нас нет оснований тревожиться в этом смысле за судьбу Болдинской пристани. Люди станции радостно описывают счастливое материнство Янчуровой, которая сумела родить ребенка и растит его, не уменьшая энергии в руководстве станцией.

— Родила наша Зина, — говорят комсомолки-железнодорожницы, — но никто из нас и не чувствовал, что она чем-либо стеснена, что ей трудно делить свою заботу между станцией и семьей.

Этого достигла Янчурова благодаря трудолюбию и организованности, которые, однако, не единственные ее качества. Ее комсомольская напористость, высокая сознательность по заслугам оценены. Мы имеем в виду также не только высокую правительственную награду, полученную Янчуровой в ноябре. Население большого района сочло необходимым избрать ее в местный совет.

На первой же сессии Янчурову выдвинули секретарем. Общественно-политический кругозор начальника станции все расширяется.

Мы наметили лишь пунктиром жизненный путь скромной женщины, чей труд прославил и ее, и станцию, где она работает, и товарищей, которыми она руководит.

Нельзя забыть, что все эти события происходят на крошечной железнодорожной станции, на одной из тех станций, о которых полвека назад так хорошо писал Горький, напоминая, как тяжко жилось тогда, когда все население станции толкалось на перроне, заводя от скуки ссоры, раздражая дежурных воющими зевками, жалобами на бессонницу и нездоровье, нелепыми вопросами. По двору, точно лунатики, ходили женщины в белых одеждах, босые с растрепанными волосами; курился костер, прикрытый сырым тальником, в безветренные ночи дым костра вставал к небу серым столбом, не отгоняя комаров, — они родились в мертвых заводях Волги и тучами летели сюда, в сухую степь, на муку людям и на свою гибель.

В глухой тишине, далеко где-то, точно под землей, рождался тяжелый шорох, рос, окутывал станцию железным гулом, пели рельсы, тряслись лампы и кто-нибудь дремотно говорил:

— Тринадцатый идет...

Иные времена — иные песни...

Полвека спустя мы видим на тихой заснеженной станции веселых комсомолок, с нетерпением дожидающихся прибытия свежих газет — нет ли новостей из Москвы, — с интересом читающих замечательные книги Горького, едущих в Астрахань на театральные премьеры, ведущих большую государственную работу в народном парламенте...

ПОДРУГА

ДМ. КОЛЕСОВ

Смелы паровоза мощные гудки,
Круг сестер-березок тесен у реки.
Смех подружек льется, как ручей лесной,
Легкий ветер веет раннею весной.
Берегом чуть видный стелется туман.
В переливах звучен молодца баян.
Девушки-подружки пляшут у берез...
Издали блестящий мчится паровоз.
Стройные вагоны окнами блестят,
С рельсами колеса быстро говорят...
Машинисту видны станция, село.
Вспомнилось: былое далеко ушло, —
Девочкой ходила в поле босиком,
Знала все тропинки далеко кругом.
Раз ушла работать в город из села
И свою дорогу светлую нашла.
...И теперь вот смело паровоз ведет,
Перед семафором сдерживая ход.
Всех подруг узнала. На ее привет,
Улыбаясь, машут и глядят во след.
Баянист промолвил: «Ишь, герой, какой!»
И махнул ей тоже весело рукой.

★

САМОРОДОК

ВЛ. ЧЕРЕВКОВ

К стрелочнику станции Подмосковная Калининской железной дороги подошла девушка небольшого роста с румянцем во всю щеку.

— Дяденька, у вас на работу принимают?

Светлые глаза смотрели ясно, доверчиво, полуоткрытые губы слегка улыбались.

Старик-стрелочник тоже улыбнулся и показал в сторону товарной станции.

— Иди, дочка, туда, там скажут.

Прикрыв глаза рукой, он смотрел вслед маленькой фигурке. На него пахнуло свежестью, юной силой, бодростью.

На станции девушку снабдили инструкциями, Правилами технической эксплуатации и прикрепили в качестве ученицы на семь дежурств к опытной стрелочнице.

Через два дежурства ученица пришла к начальнику станции.

— Разрешите самостоятельно работать на посту.

— Это новенькая? Рано, девушка. Надо Правила технической эксплуатации знать и практику усвоить.

— Я знаю, усвоила...

— Ну-у, — недоверчиво протянул начальник станции, — а ну, скажи, что такое стрелка?

Это был каверзный вопрос, на котором новички всегда сбиваются, понимая под стрелкой весь стрелочный агрегат.

— Стрелкой называется часть стрелочного перевода, — бойко ответила девушка.

На остальные, уже более серьезные вопросы ученица отвечала так же толково и обстоятельно.

— Пошли на пути, — весело сказал начальник станции.

Девушка легко, сноровисто переводила стрелки, проверила шаблоном, не дает ли перо отжима, где нужно, подвинтила гайки.

Начальник станции с удовольствием смотрел, как споро и быстро выполняются его задания. Сразу было видно, что у девушки «золотые руки».

— Первый случай в моей практике, — сказал он, закончив экзамен, — чтобы так справлялись с работой после второго дежурства. Ну, что же, станешь на девятый пост, он все-таки для начала полегче.

*

Скоро о новой стрелочнице Марусе Шленковой знали почти все на Подмосковной. И немудрено. Общительная, жизнерадостная, она сама старалась со всеми познакомиться, поближе узнать коллектив. Ее ладную фигуру, приветливую улыбку видели во всех уголках станции. Она присматривалась к работе товарищей, расспрашивала о ней. Ей хотелось знать все. В первое же лето она напросилась, не оставляя своего поста, подменять всех стрелочников и стрелочниц, уходивших в отпуск. Это помогло ей изучить все пути, особенности работы на каждом участке, людей.

Это — характерная черта Маруси Шленковой. Она не замыкалась в своем производственном мире стрелочницы. Она раздвигала рамки этого мира, живо интересуясь тем, что входит в обязанности и машиниста, и сцепщика, и вагонника, и составителя поездов. И именно поэтому всем было легко и удобно работать на ее участке. Она знала и предвидела всякую мелочь, какая может потребоваться от нее в данной операции.

Пост Маруси Шленковой сделался образцовым. На него присылали новых стрелочниц учиться содержанию в должном виде стрелок, переводов, рельсов.

В свою работу Маруся вносила ту задушевность, которая характеризовала и ее отношение к людям.

Приходя на дежурство, она еще издали приветливо улыбалась сменяемой и потом энергично пожимала ей руку. За таким пожатием чувствуется искренний, прямодушный человек, на которого всегда можно положиться. Приняв пост, она проверяла свое хозяйство.

Стрелки казались ей почти одушевленными существами. У каждой — свои особенности, к каждой нужен свой подход. Но все они любят чистоту. Это обязательное условие бесперебойной их работы. И Маруся ухаживает за ними, холит их, оберегает. Поэтому выглядят они у своей хозяйки опрятно, подтянуто. Нигде ни камешка, ни щепки, лед всегда сбит, снег, мусор начисто выметены. И смотрит каждая стрелка точно в ту сторону, какая ей указана техническо-распорядительным актом станции.

Во время дежурства Маруси Шленковой пост ее казался всегда каким-то уютным. По ночам ее стрелки глядели безбровыми глазами ясно и приветливо, а в морозные дни словно теплее было на Марусином участке.

Но самым важным, самым ответственным моментом в работе Маруси была встреча поезда. К этому моменту она всегда готовилась вдумчиво, сосредоточенно, и ей нельзя было в это время мешать посторонними вопросами и разговорами.

Осмотрев путь, проверив стрелочные переводы, справившись по телефону, нет ли изменений в маршруте, Маруся ждала на своем посту громыхающего стального гостя. И чувство ответственности за мчащихся к ней навстречу людей, груз, чудесную

машину не покидало ее ни на минуту. На ее путях было полностью обеспечена безопасность движения.

За такое отношение к работе, за веселый нрав, за товарищескую отзывчивость и готовность каждому помочь Шленкову стали звать «наша Маруся».

*

Был рассветный час — время, которое Маруся особенно любила на дежурстве. Небо казалось мутно-белым и лишь на востоке понемногу окрашивалось в нежный зеленовато-голубой тон.

Маруся и ее подруга, соседка по посту, стрелочница Ксения Любашева сидели у границы своих участков на приготовленных для ремонта пути шпалах.

— Мне, Маня, хочется долго-долго жить,— сказала мечтательно Ксения, — сто, двести, тысячу лет!

— Зачем, Ксенюшка? — улыбаясь ее чудовищным срокам, спросила Маруся.

— А так просто — жить, как вот птахи, что загомонят сейчас, как только солнце покажется.

— Ну, так просто — не стоит, — серьезно заметила Маруся. — Нужно, чтобы в жизни смысл был. Нам надо много знать, много делать. Ленин сказал о коммунизме, что это такое общество, в котором люди много будут знать и умело все делать. Вот, чтобы такой стать, я согласна жить долго.

— Какая ты умная, Маня, образованная, — со вздохом сказала Ксения.

— Что ты, Ксюша, какая я образованная! — звонко рассмеялась Маруся. — Я ведь нигде не училась. Жили мы в деревне. Отец рано помер, оставил маму с целой охапкой ребятишек мал-мала меньше. Вот и пришлось мне десяти лет в город перебираться, в няньки итти. Так и жила в чужих людях — няньчила да кухарила — до пятнадцати лет. Где уж тут было об образовании заботиться! Грамоты не знала.

— А потом? — с любопытством спросила Ксения.

— Потом, когда стала понимать, когда жизнь вся раскинулась передо мной, невтерпеж стало. Ушла на ткацкую фабрику. Мама мне тогда в деревне метрику выправила на два года больше: пятнадцати-то лет на производство не принимали. Там я и покончила со своей неграмотностью. А потом стало мне чтение, как соль в еде. Жить без этого не могу.

— А как к нам попала? Почему на фабрике не осталась?

— Мама с семьей сюда к брату переехала и меня вытребовала. Да и знаешь, не пришлась мне по душе работа на фабрике, хоть там меня и отмечать сразу стали. Видно, у каждого свое призвание есть, и надо, чтобы само дело за живое брало. Мне вольный воздух нужен, чтобы двигаться, чтобы простора было больше. Здесь я настоящую работу свою угадала и отсюда уж никуда не пойду.

— Значит, тебе нравится работа стрелочницы?

— Очень. Иначе и не стала бы работать. Да мне вся служба движения нравится. Знаешь, ум тоже ведь требует себе пищи, а здесь этой пищи ой-ой сколько! Буду учиться, учиться...

— Тебе хорошо, — с легкой завистью сказала Ксения. — Ты способная.

— Глупость говоришь, — нахмурилась Маруся. — Было бы желание — горы можно своротить.

Она улыбнулась.

— Мне кажется вот, что если все время смотреть на небо, то в конце концов вырастут крылья.

И рассмеялась своей выдумке...

Как-то Маруся предложила Ксении вдвоем обслуживать три поста. Та согласилась. Это был первый ответ железнодорожников станции Подмосковная на движение многостаночников.

Работала Маруся с увлечением. Работа у нее спорилась, горела в руках. Ее часто премировали. Ставили в пример.

Через год после поступления на станцию она уже была старшей стрелочницей. Ответственность повысилась. Под ее контролем работало несколько стрелочных постов, у нее хранились ключи от стрелочных переводов во время прохода поездов.

Несмотря на молодость и небольшой производственный стаж Маруси, стрелочницы во всех трудных случаях приходили к ней советоваться. Да и не только стрелочницы.

Счастливое свойство Маруси быстро ориентироваться в любой обстановке и схватывать в каждом деле самую суть помогло ей скоро освоиться со смежными работами. Она с большим любопытством приглядывалась к работе составителя поездов. Ей нравилось наблюдать, как из хаоса разбросанных там и сям вагонов возникает стройный поездной состав.

Молодой составитель, дежуривший в ее районе, явно не справлялся с работой. Однажды, раскидав вагоны по путям, он почувствовал, что не успеет к сроку сформировать состав. Растерявшись, он заспешил и еще больше напугал и усложнил обстановку.

В составительской бригаде стали сердито переговариваться. Сцепщик, проходя мимо Маруси, прогудел:

— Хоть бы ты помогла. Зашился наш начальничек-то.

Сказал так, в виде насмешки, что вот, мол, остается только у стрелочницы подмоги просить.

— Что ж, и помогу, — спокойно возразила Маруся.

Она подошла к составителю.

— Слушайте, товарищ! Хорошо бы вон те вагоны у пакгауза перегнать сразу к голове. Тогда очистится главный путь и легко будет собрать все вагоны с правой и с левой веток. А потом уже можно прямо целым хвостом прицеплять остальные.

Составитель, красный, всклокоченный смотрел на нее непонимающим взглядом.

— Что, что? Как вы сказали?

Маруся повторила.

— А ведь верно! — обрадовался составитель.

Выполнив точно Марусин план, он успел во-время сформировать состав.

*

На Подмосковной организовались курсы составителей поездов. Маруся Шленкова явилась к начальнику станции.

— Разрешите поступить на курсы.

Начальник станции был новый, не тот, что принимал ее в стрелочницы. Он посмотрел в окно, побарабанил по столу пальцами.

— Видите ли, вы, конечно, человек способный, но боюсь, что вам все-таки будет трудно. Ведь у вас, кажется, никакого образования нет?

— Я учусь на курсах для взрослых и дома много занимаюсь, читаю, — поспешно сказала Маруся. — Да вы не беспокойтесь, товарищ начальник, не подведу.

— Боюсь, что вам как женщине не под силу будет работа составителя.

— Вот уж это вы напрасно, — рассердилась Маруся. — Разрешите доказать на деле, за меня диспетчер Викторов ручается, я с ним советовалась.

— Ну, ладно, попробуем,— сдался, наконец, начальник.— Только от работы старшей стрелочницы не освобождаю. Постарайтесь совместить.

— А как же... — начала было Маруся, зная, что слушатели курсов освобождаются от всяких работ, но не докончила, упрямо тряхнула головой и, попрощавшись, вышла...

Было действительно очень трудно. После двенадцатичасового дежурства, на котором Маруся нисколько не ослабляла своего обычного напряжения, — лекции, составительская практика на путях, занятия дома...

Но для Маруси теперь уже было делом чести не отставать. И она не отставала — училась отличницей. Ей сильно помогало то, что она практически была уже знакома с работой составителя.

И она не теряла своей жизнерадостности. Попрежнему слышался ее смех, светила ее улыбка. Она не досыпала, всегда торопилась, ее активной натуре была подстать эта кипучая, стремительная деятельность.

— Ничего, вытяну, — говорила она своей новой подруге, старшей стрелочнице Шуре Мартыновой (Ксения вышла замуж и ушла с работы). — Это, знаешь, как спорт: чем больше препятствий, тем интересней.

Много помогали Марусе советами, указаниями, разъяснениями кандидат партии диспетчер Виктор Семенович Викторов и старый партиец Степан Степанович Колосков.

Через месяц Марусю освободили от работы на посту, предоставив возможность целиком отдаться курсам. А еще через месяц ее вызвал к себе начальник станции.

Когда Маруся переступила порог кабинета, начальник улыбнулся, встал и крепко пожал ей руку.

— Молодец, доказали мне, маловеру. Ну что ж, становитесь на работу составителем. Нам срочно нужно.

— Как?— испугалась Маруся.— Я же еще испытаний не сдала.

— Мне сейчас сдадите.

— Но я же на практике, товарищ начальник! Мне еще пять практических дежурств осталось.

— Вот и прекрасно. Вместо следующего практического дежурства выйдете на самостоятельную составительскую работу. Я знаю, что делаю. И не беспокойтесь, пожалуйста, не подведу, — заключил он словами Маруси, сказанными давеча, когда она просилась на курсы.

И оба рассмеялись.

Маруся Шленкова была первой и во все время ее работы единственной женщиной-составителем на Калиниской железной дороге. И весь коллектив станции считал себя кровно заинтересованным в успешности ее работы на новом, ответственном посту. Честь и слава коллективу, вырастившему такого работника!

И все же на первых порах мало кто верил, что она самостоятельно справится с трудной для женщины ролью. Нет ведь той сноровки, что у мужчины. Здесь и твердость нужна, и быстрота в решениях, и выносливость. Придется наверняка кое-где исправлять ошибки, делать «скидку», во всяком случае — хорошо приглядывать за ее работой, чтобы во-время помочь не наделать глупостей.

Только четыре человека были совершенно уверены, что Маруся с честью выйдет из испытания: начальник станции, Викторов, Колосков и секретарь партийной организации Беликов.

Викторов посмеивался:

— Подождите, она вам покажет. И мужиков всех за пояс заткнет.

А Маруся спокойно и уверенно вышла на первое дежурство составителя. Получив от диспетчера задание, она, как всегда, весело отправилась на пути.

Потолковав с машинистами, сцепщиками, вагонниками — со всей составительской бригадой, а заодно и со стрелочниками, она четко и последовательно провела свой план формирования состава. В результате вместо положенных по норме сорока минут фор-

мирование заняло всего полчаса. Сэкономленное время Маруся использовала для уборки вагонов у пакгауза.

На новой работе с еще большей силой развернулись природные дарования Маруси Шленковой. Главный бич составителей — простои паровозов и вагонов — у Маруси был совершенно ликвидирован.

На ее дежурстве время получило полную нагрузку. Непроизводительные паузы отсутствовали. И это ни для кого не было обременительным. Наоборот, минуты, часы летели быстро, незаметно. Технологический процесс развертывался легко, свободно, как виртуозная игра на музыкальном инструменте.

Казалось, вместе с людьми и машины заражались от Маруси оптимистическим стилем ее работы — так бодро и безотказно выполняли они все, что от них требовалось. А стиль Маруси узнавался по результатам: вместо нормы в 40 и 50 минут на формирование и расформирование — 25 и 30.

О Марусе Шленковой заговорили как о талантливом составителе, ее несколько раз премировали. Очерки о ней появляются в центральной печати.

На совещании стахановцев-железнодорожников в Ховрино ей предложили сделать доклад о своем опыте.

Маруся усердно готовилась к этому ответственному и первому в ее жизни публичному выступлению. Ходила советоваться в парторганизацию. Трусила ужасно. И... сделала блестящий доклад о своих методах работы.

Эти методы, как и все, что подлинно значительно, оказались очень простыми. Постоянное чувство ответственности за порученное дело. Большая точность, педантичная аккуратность в исполнении обязанностей. Полная слаженность в работе со своим коллективом. Творческая инициатива. Это — опорные пункты, на которых строится работа Маруси Шленковой.

Пожалуй, все это общеизвестные вещи, так называемые «азбучные истины». Но гармоническое их сочетание и обязательное применение на деле дают тот эффект, который находит такое яркое выражение в работе Шленковой.

Эти основные начала Маруся сумела с большим товарищеским тактом ввести в повседневную рабочую практику членов своей бригады. Благодаря ее влиянию коллектив связан крепкими нитями производственной дружбы. Отсюда — постоянная взаимопомощь в работе, боязнь подвести товарища неряшливым выполнением своего задания, плохим состоянием своей машины, инструмента.

Авторитет Марии Шленковой прочно установился на Подмосковной. Когда на станции — «зашивка», т. е. скапливается много составов и начинается обычная в этих случаях неразбериха, срочно требуют товарища Шленкову. Если она не на дежурстве, посылают гонца к ней на дом. И чем бы в это время Маруся ни занималась, она, как доктор к пациенту, спешит на помощь станции.

В дни, когда Подмосковная работала с огромной нагрузкой, Маруся Шленкова не знала разницы между дежурством и свободными днями. Она не хотела отдыхать. И свои недюжинные способности она проявила в эти дни с особенным блеском, удивительно хладнокровно и находчиво распутывая сложные узлы поездных составов.

В ноябре 1939 года Мария Дмитриевна Шленкова за отличную и самоотверженную работу была награждена правительством медалью «За трудовую доблесть». Много поздравительных телеграмм получила она от сослуживцев, и это ее тронуло до слез.

★

Еще в то время, когда Маруся Шленкова была стрелочницей, к ее работе внимательно приглядывался секретарь партийной организации, старый член партии Семен Исаакович Беликов. Он видел ее несомненные способности, исключительную добросовестность в работе, стремление больше знать, непрерывно совершенствоваться.

Как-то, когда Маруся уходила с дежурства, Семен Исаакович нагнал ее, пошел рядом, дружески спросил, как работается, каковы взаимоотношения с товарищами, начальством, попросил рассказать немного о себе. Узнав, что Маруся прочла Пушкина, Лермонтова, много из Льва Толстого, а теперь взялась за изучение «Краткого курса истории ВКП(б)», он одобрительно хмыкнул и спросил:

— Все ли понятно в «Курсе»?

— Нет, не все, — созналась Маруся. — Иногда мне муж коечто объясняет. Он у меня шофер и хоть и беспартийный, а политически развитой.

— Все-таки ты лучше, товарищ Шленкова, к нам в парторганизацию заходи. Там тебе во всем правильную установку дадут.

— А беспартийной можно? — робко спросила Маруся, искоса глядя на секретаря.

— Конечно. Приходи в любое время, не стесняйся.

Мало-помалу Маруся привыкла во всех затруднительных случаях приходить к партийным товарищам посоветоваться. Она чувствовала здесь внимательное, бережное отношение к себе. Она знала, что всякое ее начинание найдет здесь товарищеский прием, хорошую критику, а если оно дельное, то и помощь в его осуществлении.

В апреле 1939 года Мария Шленкова подала заявление о приеме в партию и была принята кандидатом.

Марусе дают уже партийные поручения. Она выполняет их точно, аккуратно. Однажды на партсобрании она выступила с деловым мотивированным предложением. Сначала конфузилась, запиналась, а потом разошлась, глаза заблестели, обычный румянец стал ярче. Речь вышла горячей, убедительной.

После собрания Семен Исаакович сказал:

— Из тебя хороший оратор выйдет, верно говорю. Только ты не стесняйся, что слова у тебя своеобычные. Ничего, оно так крепче выходит.

*

Работа составителя, партийная и общественная, занятия на курсах для взрослых заполняют Марусины дни. Ее избрали заседателем товарищеского суда, членом правления клуба. И еще не было случая, чтобы она не выполнила какого-нибудь задания.

— Удивляюсь я, — сказала Марусе как-то Шура Мартынова,— как тебя на все хватает?

— А у меня время на клеточки расчерчено, — улыбнулась Маруся. — Вот и хватает. Еще сколько свободных клеточек остается!

— А муж, а личная твоя жизнь? — тихо спросила Шура.

— Муж, когда свободен, всегда со мной, — просто ответила Маруся. —Он только на партсобрания да на мое дежурство не ходит. Мы с ним и в театре и в кино успеваем бывать. Надо только уметь организовать свое время. А я, не хвалясь, скажу — живу очень интересно и другой жизни не хочу.

И действительно, Маруся и домой приносит с собой не знающую устали энергию, бодрость, полноценное ощущение яркой целеустремленной жизни.

*

В феврале 1940 года Маруся Шленкова получила новое назначение — дежурным по парку.

Это — уже одна из командных должностей на станции. Теперь в ее обязанности входят проверка работы составительских бригад, руководство ими, непосредственная помощь диспетчеру.

Назначению предшествовала шестимесячная подготовка на специальных курсах без отрыва от производства. Маруся окончила их отлично, провела три практических дежурства и приказом была переведена на новую должность. Обычно же практика продолжается месяц.

— Опять досрочно? — улыбнулся муж, когда она сообщила ему об этом событии.

— Опять, Коля, — счастливо подтвердила Маруся. — Я не виновата, за меня решили.

— А дальше что? — лукаво спросил муж.

— Год поработаю, и на диспетчера буду готовиться. Виктор Семенович сам предложил приучать меня постепенно.

— Ну, ты знаешь меня, Коля, — продолжала она горячо.— Новая работа захватывает меня всю целиком, отдаюсь ей с увлечением, с интересом. А как освою во всех тонкостях — ты знаешь, у меня это как-то быстро получается — так и тянет на ступеньку выше, чтобы шире кругозор был, чтобы больше знать... Вот и мой сцепщик Киткин, кажется, такой. Помнишь, я тебе говорила, что

готовлю его на составителя? На-днях экзамен будет сдавать и уверена, что сдаст на «отлично».

★

Перед Марией Дмитриевной Шленковой открывается блестящая будущность.

Таким, как она, в нашей замечательной стране созданы все условия для большой плодотворной работы, для неустанного движения вперед, для неограниченного проявления их творческих способностей.

Подобные ей талантливые люди не пропадают в советской действительности.

В. И. Ленин в 1918 году в статье «Очередные задачи советской власти» писал:

«Организаторских талантов в «народе», т.-е. среди рабочих и не эксплуатирующих чужого труда крестьян, масса; их тысячами давил, губил, выбрасывал вон капитал, их не умеем еще найти, ободрить, поставить на ноги, выдвинуть — мы. Но мы этому научимся...»

Теперь можно сказать, что мы этому научились. Все новые и новые сотни, тысячи талантов расцветают на плодородной советской почве.

Их ум и сердце полны идеями и чувствами наших дней.

Мария Дмитриевна Шленкова — одна из этих тысяч новых людей.

★

ПЕСНЯ О ДЕВУШКЕ

НИКОЛАЙ РУДНЕВ

Октябрь засыпал наш вокзал
Березовой листвой;
Восход багрянцем пронизал
Дымок над головой.

Сверкнул на рельсах первый луч,
Составу — путь далек...
Он отходил за речку Збруч
В Советский Белосток.

Пробил звонок, пропел свисток,
Прощальный гул — сильней...
Я ж — отвести глаза не мог
От девушки своей.

В осенних астрах — паровоз.
Ветра перегоняй!
Она тепло кремлевских звезд
Везет в свободный край!

И гордость сердце обняла
Как рельсы белый пар,
Что паровоз она вела,
А я был кочегар.

Стрелой мы поезд повели
В родной наш Белосток.
Качал сухие ковыли
Веселый ветерок.

★

ХОЗЯИН ПОЕЗДА

А. ВЕРБИЦКИЙ

Если бы деду Анны Тимченко — крепостному крестьянину Херсонской губернии — сказали, что пройдут десятилетия, мир изменится и его внучка станет знатным лицом в своей стране, что о ней будут писать в газетах и журналах, — он принял бы эти слова за никчемную болтовню выдумщика.

Примерно так же восприняла бы сама Анна Тимченко несколько лет назад чье-либо пророчество о том, что она к 28 годам будет орденоносцем и одной из знатных железнодорожниц.

Анна Тимченко приехала в Тулу около пяти лет назад, не имея ни специальности, ни перспективы. Тула после тихой южной деревни показалась лабиринтом, в котором легко затеряться одинокой, не приспособленной к городской жизни девушке.

Тимченко бралась за любое дело: сегодня перебирала картофель, завтра работала в столовой... Работа все была случайная, неинтересная...

По соседству с Анной Тимченко жила немолодая проводница Жукова. Работая в пассажирских поездах, Жукова редко бывала дома. Но когда проводница возвращалась из поездок, ее постоянной гостьей была молодая украинка.

От Жуковой Анна узнала о сложной машине транспорта, о жизни путейцев, о многих интересных подробностях, доселе ей неведомых. Пожилая и опытная Жукова поняла, что из энергичной и неискушенной девушки вышла бы неплохая транспортница.

— Послушай-ка, Анюта, не пошла бы ты на транспорт? В проводники?

Казалось, Анна Тимченко ждала этого вопроса. Глаза ее вспыхнули, она смутилась:

— Как же мне?.. Ведь я — деревенская...

Жукова матерински улыбнулась.

— Знаешь, Анюта, нашего начальника? Десять лет назад он был конюхом.

После этого разговора Анна Тимченко не могла уже оставаться спокойной. Мысль о работе на транспорте, безразлично кем, лишила покоя девушку. С волнением ждала она очередного приезда соседки — будущей своей «меценатки».

Через несколько дней Анна Тимченко поступила на краткосрочные курсы проводников. Там она в первые же дни ощутила свою малограмотность, некультурность... А работа проводника требовала безусловной грамотности и известной культуры: приходилось иметь дело с пассажирами! Кроме того, нужно было за короткий срок усвоить и технику профессии...

Будущее было поставлено «на карту». Провалиться на выпускном испытании — значило похоронить навеки мечту стать железнодорожницей, которую она так любовно лелеяла. Непривычно и трудно было просиживать от зари до зари за книгами и тетрадями. Жукова помогала ей, вводила в курс новой профессии и вскоре убедилась, что из девушки «выйдет толк» — быть ей проводницей.

С замиранием сердца шла Анюта Тимченко после двухмесячной учебы на выпускные экзамены. Это было ее первое в жизни «публичное выступление».

Оказалось, что знания Тимченко — больше тех, которые требуются для начинающего проводника.

Она была зачислена на постоянную работу.

☆

За два года работы на транспорте Анна прошла большой путь. Как проводницу-стахановку ее направили в школу мастеров социалистического транспорта, где она и получила права старшего кондуктора. Вскоре Анна Тимченко была назначена главным кондуктором поездов и с первых же дней показала свой стиль работы, исключительные способности.

Весной 1938 года из Тулы в Орел прибыл пассажирский поезд. Станционное начальство, узнав, что главный кондуктор поезда — женщина, решило воспользоваться случаем и сплавить «неудобный» вагон.

Но против этого запротестовала Анна Тимченко. Вагон имел винтовую стяжку, и прицеплять его к пассажирским поездам, идущим на автосцепке, не разрешалось особым распоряжением.

Начальник станции Орел был очень удивлен тем, что женщина главный кондуктор проявляет такое упорство в «маловажном» вопросе.

— Как ваша фамилия? — спросил начальник.

— Я — Тимченко.

— Ах, Тимченко!..

Начальник опешил. Ему было известно это имя, которое ставилось многим в пример. И тем не менее, начальнику станции такое упрямство было непонятно.

— Вы, Тимченко, ведете себя, словно хозяин...

— Я и есть хозяин и действовать буду, как хозяин, — возразила Анна и, не приняв вагона, уехала.

На Тимченко поступила жалоба: ведет она себя, дескать, нетерпимо, считает себя хозяином поезда. Вместо упрямства, зазнайства поучиться бы ей следовало...

Возник спор: может ли считать себя главный кондуктор абсолютным хозяином поезда или все его действия должны быть подчинены узловому и станционному начальству?

Как бы в ответ на возникший спор Лазарь Моисеевич Каганович в одной из своих руководящих речей сказал: «Главного кондуктора надо поднять и в правах и в самочувствии, чтобы он на деле был хозяином поезда, — ведь ему доверяется целый состав!»

Анна Тимченко очень настойчиво училась. Она сейчас сознается, что вся ее пятилетняя жизнь на транспорте состоит из труда и учебы. Однако учиться у тех, кто советовал ей подчиняться решительно всему, чего потребует начальство, Анна не хотела. Любить свое дело — значит глубоко знать его, а Тимченко бесконечно любила и ценила свою первую, настоящую профессию.

Анна Тимченко вскоре прославилась как администратор взыскательный и «придирчивый». Такую славу создали ей некоторые старые кондуктора и паровозники, не сумевшие свыкнуться с мыслью, что Анна, выросшая на их глазах, руководит ими.

Принимая поезд, Тимченко прежде всего устанавливает контакт с диспетчером — не задерживать у семафора ни одной лишней минуты. Но вот поезд двинулся. Тимченко следит за тем, чтобы раздатчик подготовлялся к выдаче багажа на станциях, чтобы и на этом не терять ни секунды.

Пассажирский поезд стоит 2—3 минуты на промежуточной станции. Пассажиры мечутся по платформе, ищут свои вагоны, проводники, не спеша, проверяют билеты, нередко отсылают едущих в другие вагоны — такова обычная обстановка посадки, вызывающая неизбежную потерю 3—5 минут.

Анна Тимченко на свой страх и риск приказывает проводникам пропускать в вагоны всех пассажиров с билетами даже в том случае, если в вагоне нет мест. Точное размещение производится проводниками потом, уже на ходу поезда.

Тимченко была первой в Советском Союзе женщиной, занявшей пост начальника поезда. Она не могла примириться с тем, что проводники бесконтрольно хозяйничали в своих вагонах, машинист — на паровозе, старший кондуктор — на «хвосте». Анна была с подчиненными вежлива, позволяла обращаться с собой по-товарищески, однако за малейшую провинность строго взыскивала, если получался ущерб делу.

Однажды в пути между Скуратовым и Орлом Анне сообщили, что несколько человек в поездной бригаде работают в нетрезвом виде. Анна проверила этот возмутительный факт и убедилась, что бригадир и двое проводников были пьяны. Прибыв в Орел, Тимченко немедленно их высадила.

Ее упрекали в излишней «суровости», однако, встретившись через год с тем же бригадиром, Тимченко получила от него искреннюю благодарность: он бросил пить и стал честным стахановцем.

По своей инициативе Анна Тимченко заключала договоры с каждым работником состава на каждый рейс в отдельности. И в этих договорах упоминались и требования чистоты, и темпы движения, и обходительно-вежливое обращение с пассажирами. Вся поездная бригада от машиниста до смазчика старалась выполнить свои обязательства, зная, что прозорливый и чуткий начальник это высоко оценит и будет добиваться поощрения лучших.

Требовательность Тимченко шла всем на пользу. Если вначале многие отказывались ей подчиняться, а порой и вовсе избегали ее состава, то впоследствии настоятельно добивались работы в ее поезде. Машинисты Иванов и Лузин утверждают, что только с Тимченко есть уверенность в хорошей езде и хорошем заработке.

Шло собрание кондукторов Тульского резерва. С первых же минут собрание приняло бурный характер. Надо было решить срочный важный вопрос — уже очень поздно сообразили, что на пороге осенне-зимних перевозок товарные поезда не обеспечены главными кондукторами, а откуда взять их, неизвестно.

Слово получил старый, опытный кондуктор Семенов. Медлительно разгладив усы, он сказал:

— Плохо! В старину была поговорка: «гром не грянет — мужик не перекрестится!» Заволновались у нас лишь тогда, когда поняли, что положение серьезное.

С места его прервал возглас:

— Но ты, Василий Никитич, всегда говоришь, что не бывает такого положения...

— ...Из которого нельзя было бы выйти? Верно! Мое предложение вот какое — вовлечем-ка в бригады кое-кого из женщин!

Предложение было встречено с недоверием. Чудовищной показалась идея старого транспортника — поставить женщин на участок, требующий громадной выносливости и опыта. Правда, пассажирские поезда на сети уже обслуживали несколько женщин главных кондукторов. Но это были пока только одиночки. К тому же работа главного кондуктора товарных поездов требовала значительно большей выносливости и опыта.

— Кого же ты думаешь вовлечь? — раздались наперебой голоса.

— А я с иными уже толковал,— прищурив глаз, заявил старый кондуктор, — ну-ка, Анюта...

Тут поднялась Анна Яковлевна Тимченко — первая и единственная женщина главный кондуктор Тульского узла. Воцарилась тишина, сквозь которую слышалось отдаленное пыхтение паровоза на путях.

— Трудно работать женщине зимой на товарном поезде. Это верно. Но ведь ровно год назад в этом же зале высмеяли и другую идею — поручить женщине большой пассажирский поезд!

Анна Тимченко долго готовилась ко дню, когда она сможет с полной ответственностью взяться за сопровождение товарных поездов. Она изучила правила формирования товарных поездов, их специализацию, документирование грузов, усвоила свои обязанности, как бы невзначай беседовала с главными кондукторами, диспетчерами и машинистами. Имея годичный опыт главного кондуктора пассажирского поезда, можно было пойти дальше.

Начальник кондукторского резерва Свирин резко возразил Тимченко. Он обрисовал суровую обстановку, в которой протекает труд главного кондуктора товарного поезда, говорил о неожиданностях этой работы, напомнил о том, что с ней не справились немало мужчин. Свирина поддержали, и, казалось, идея Семенова и Тимченко рухнула.

Но вмешался политотдел. Что тут было размышлять, если Анна Тимченко по собственной инициативе берется за товарный поезд? Не доверять Тимченко нельзя. Нет оснований сомневаться в ее мужестве, умении и дальновидности. Надо ее испытать...

И 27-летней Тимченко впервые в летописях железных дорог был поручен гигантский грузовой состав. Анна отлично понимала, что удача первого рейса решала во многом вопрос не только ее дальнейшей работы на товарных поездах, но и вообще об использовании женщин в качестве главных кондукторов грузовых составов.

Поезд шел из Тулы в Курск. Жестокий мороз дал себя знать в первый же час езды. Тимченко была одета не «по-грузовому», а «по-пассажирски», так как поездка была назначена внезапно.

Неудачи сопутствовали Анне с первых же минут. Отъехав несколько десятков километров, Тимченко убедилась, что поезд отстает. Надо было, не теряя ни минуты, найти причину опоздания и постараться ее устранить. Медлить или положиться на машиниста — значило подвергнуть риску свой первый и решающий рейс.

Анна Тимченко прошла на паровоз. Манометр показывал недостаток пара, топка горела скверно. Машинист Коротков высокомерно не пожелал давать объяснений «этакому начальнику» и заявил, что, якобы, в одном из соседних вагонов получается самоторможение. Анна, знавшая все тонкости езды и неоднократно сталкивавшаяся с неожиданностями, возразила машинисту, указывая на манометр.

— Пара у тебя нехватает, вот что!..

— Ну, что ты понимаешь в этом деле? — возмутился Коротков, обиженный за свои седины и многолетний опыт. — Не тебе меня учить!..

Но Тимченко не соглашалась. Она попросту и напрямик заявила, что машинист и помощник работают плохо и допустили чрез-

мерное накопление шлака в топке. Надо было раскачать колосники и выбросить шлак.

Машинист и помощник не двигались с места. Обидно было им все-таки выслушивать подобные упреки и подчиняться «какой-то девице». Но Тимченко энергично «нажала» на бригаду и сумела так убедительно доказать свою правоту, что пристыженным машинисту, его помощнику и кочегару пришлось с ней согласиться, засучить рукава и покачиванием колосников освободить топку от шлака. Горение вскоре улучшилось. Поезд стал набирать скорость и прибыл к месту назначения на 14 минут ранее срока.

Чтобы пользоваться настоящим авторитетом среди пожилых и опытных железнодорожников, молодому работнику надо вырабатывать и умело защищать свой стиль работы.

Именно таким защитником своего стиля была и есть Анна Тимченко. Ее руководящий лозунг: «Транспорт — родной брат Красной Армии». А дисциплина, расторопность и сообразительность, как известно, решают в армии все. Тимченко действует всегда в этом духе.

В Серпухове помнят до сих пор эпизод, в котором Тимченко доказала свое мастерство и командирский размах. На перегоне вблизи станции застрял товарный состав в 103 вагона. Надо было в минимальный срок доставить его в Тулу, чтобы не создавать пробки в Серпухове.

Диспетчеры и машинисты утверждали, что перебросить состав к месту назначения можно только в два и даже в три приема. Свободных паровозов не было. Оставалось лишь присоединять отцепы к идущим в Тулу составам. Это заняло бы несколько лишних часов — срок, вполне достаточный, чтобы создать пробку.

Узнав об этом, Тимченко попросила дать ей возможность одной разгрузить линию. Ей разрешили. Умело распоряжаясь, Анна присоединила к своему составу свыше 40 вагонов, а остальные прицепила к двум поездам, шедшим через Тулу в Курск. Все три состава двинулись почти одновременно. Путь был быстро освобожден.

Давно перестало быть «обидным» учиться у Тимченко ее талантливому стилю работы!

Более половины своих маршрутов она осуществила с выигрышем времени. Анна не уповает на случайность или ловкость машиниста. Она точно знает, на чем и где можно выиграть минуты, даже секунды. Ее успехи основаны на деловом расчете и знании дела.

Знать обстоятельно профиль пути необходимо каждому главному кондуктору. Однако не все изучают профиль и сильно на этом просчитываются. Анне Тимченко весь ее участок известен до мелочей, а это очень способствует успешному прохождению поездов, так как Тимченко всегда работает согласованно с машинистом, во-время предупреждая его о трудных местах путевого профиля.

Анна Яковлевна Тимченко, несмотря на свою сравнительную молодость, пользуется в участке славой «старушки». Давно забыто, что Анна — недавний ученик проводницы Жуковой, что пришла она на транспорт неграмотной.

Большая общественница, Анна выдвигает на собраниях и совещаниях все новые и новые предложения.

Анна Яковлевна организует сейчас группу из женщин-главных кондукторов для товарных поездов. В ее группе уже состоят Меркулова, Гончарова, Соколенко и другие, которые, видимо, твердо решили итти по славному пути свой замечательной учительницы и подруги.

Правительство отметило заслуги Анны Яковлевны перед советским транспортом, наградив ее орденом Трудового Красного Знамени.

*

ИНСТРУКТОР ПОЛИТОТДЕЛА

БОР. БРОДОВСКИЙ

Вьюжная декабрьская ночь... Тридцатиградусный мороз... Бешеный ветер вихрил тучи снега, неутомимо наметал сугробы. По застывшим дебальцевским улицам торопливо пробирались две женщины, закутанные в шерстяные платки.

Переходя от дома к дому, они барабанили пальцами в стекла темных окон, стучали в двери и, бросая сонным хозяйкам короткие слова, шли дальше. Это были инструктор политотдела известная всему городу Прасковья Яковлевна Чайка и библиотекарь парткабинета Валя Ермолаева.

После полуночи Чайку позвали к начальнику. Придвинув ей кресло, он тихо, точно стыдясь, произнес:

— Чайка! Надо выручить узел. Обмерзают стрелки, останавливаются горки. Собирай своих...

Вот они с Валей и действуют. Ничего, что уже дрожат и подламываются колени, не чувствовались онемевшие пальцы на ногах. Возвращаться еще рано: не все оповещены о нависшей беде...

...Вскоре со всех концов Дебальцево двинулись к станции женщины: жены машинистов, проводников, операторов, весовщиков, сигналистов. Все они пришли на зов Чайки предотвратить угрозу движению поездов, выручить свой железнодорожный узел, один из крупнейших в Донбассе.

У занесенных снегом вагонозамедлителей на сортировочных горках, на станционных путях — повсюду в ночной мутной мгле замелькали женские фигуры. Бушевал снегопад, ледяной ветер сковывал дыхание, обжигал руки, орудующие лопатами, метелками, но никто не сдавался, не хныкал. По двадцать часов женщины не покидали постов.

Чайка трое суток провела без сна. Она позволяла себе лишь забежать в столовую,— поесть горячего и потом снова уносилась на линию. Узнавая в политотделе о новых околотках, где нуждались в рабочих руках, она садилась за телефон, перебрасывала и расставляла свои женские бригады, посылала своих доверенных — Белую, Полупанову, Богомолову, Воеводину и других — выяснить, как трудятся девчата, накормить их, подбодрить ласковым словом.

Так был найден собственный стиль борьбы со снежными заносами в трудные для узла часы и сутки. Не раз потом женщины Дебальцево, вызываемые Чайкой, успешно воевали с зимой.

И теперь, в дни снегопада, 1 500 общественниц узла сами яв-

ляются на очистку снега, а руководит ими «штаб», находящийся в крошечном кабинете Чайки в политотделе...

Но рассказанное еще не объясняет исключительной популярности Прасковьи Яковлевны среди дебальчанок, всеобщего уважения к ней на Северо-Донецкой железной дороге.

Как вышло, что жена главного кондуктора дебальцевского резерва — уже три года отличный инструктор политотдела отделения эксплуатации, почему считается она зачинательницей женского движения активисток на транспорте, за что в минувшем ноябре награждена медалью «За трудовое отличие», которая висит рядом с двумя значками, полученными от Лазаря Моисеевича Кагановича?

Прасковья Яковлевна очень скупо рассказывает о своем прошлом. Она вся в настоящем, в будущем. Многое пережила на своем веку эта бывалая скромная женщина.

...К полднику хозяйка управилась с работой и, разогнув замлевшую спину, залюбовалась намалеванными вокруг окошек пышными красными подсолнухами. Чисто выбеленная мазанка с горбатой соломенной крышей вросла в землю, точно разросшийся гриб-лесовик.

— Ото ж! Яка пысанка! — произнесла довольная Параска и смахнула пот с нежного смуглого лица. Ее карие большие, как сливы, глаза ласково щурились на солнце.

Состряпав обед, она заперла хату и торопливо пошла к станции, бережно неся чугунок с горящим борщом для мужа.

Стоял июль — жаркий, душный, ленивый. На улице было безлюдно. Только воробьи озабоченно купались в пыли, предвещая грозу, да высоко в небе распластался ястреб, высматривая, нет ли на огородах беспечного курченка.

Легко ступая босыми загорелыми ногами, двадцатилетняя Параска улыбалась своим думкам. А думки были тихие, сокровенные. Слава богу, во-время с Мишей взяли расчет на Сулинском заводе! Им бы сейчас припомнили девятьсот пятый год и кáта-десятника, которому отплатили тогда за его издевки над рабочими.

Напуганного, злого, беспомощного его вывезли на тачке и вывалили в ров, прямо на мусор... Хорошо, что ушли от расправы!

Правда, и здесь, в Дебальцево, лютуют фараоны. Люди говорят, что питерского хлопца, который так голосисто напевал в депо веселую рабочую песню, упрятали в бахмутскую тюрьму. Лучший слесарь был, а жалованья получал 90 копеек в день, работая по 16 часов в сутки. Он требовал для всех прибавки, стал начальству поперек горла. Ясно — политический.

Невольно Параске припомнилась его песня, смешная, близкая:

Крутится, вертится
Шар голубой,
Крутится, вертится
Над головой...

Из-за дырявого плетня неожиданно выросла грузная фигура в жандармской форме. Параска увидела рыхлое лицо с седыми колечками прокуренных усов и узнала «свекруху». Так прозвали самого старого, толстого и злого среди жандармов, присланных для «охраны порядка».

«Свекруха» услышал поющий женский голос. — «Беспорядок! Не потерплю!» — Замолчавшая Параска ускорила шаги. Пыхтя и отдуваясь, — его мучила давняя отдышка, — «свекруха» нагнал виновницу происшествия и с силой дернул за плечо. Чугунок выскользнул из рук Параски. Обжигая ей ноги, пролился борщ и свернулся на земле в пыльные, жирные сгустки.

— Отчепись, — с сердцем сказала Параска, вырываясь из огромных ручищ «свекрухи».

Жандарм по обыкновению молчал. Он считал для себя унизительным говорить с «раклами». К ним относил всех мастеровых, которых презирал за то, что они не слушаются властей и часто бастуют. Но на этот раз перед ним была молодая женщина, видимо, деревенская.

— Из какого села? — гаркнул он в усы.

— А, из Ровинок, — с невинным видом ответила Параска.

— Чем занимаешься? — допытывался «свекруха».

— Роблю в экономии князя Юсупова, хожу за скотиной.

Громкая, сиятельная фамилия произвела впечатление на жандарма. Он немного смягчился, его короткие красные пальцы скользнули по спине Параски. Она круто отвернулась. У нее пересохло во рту. Едва удержалась от желания вцепиться в наглую рожу «свекрухи». Видимо, догадавшись о чувствах молодайки, он проворчал:

— Марш отсюда, шельма!..

Июльским днем 1907 года Параска правдиво отвечала тупому «свекрухе», только сказанное было уже прошлым. С княжеской экономией она рассталась, выйдя замуж за ладного мастерового Михаила Чайку. Это произошло за пять лет до встречи со «свекрухой» на дебальцевской окраине.

Бывшему костыльщику Сулинского завода Михаилу Чайке не повезло и в Дебальцево на новом поприще. Работая помощником машиниста, он пострадал при крушении, в котором не был повинен.

Долго он стучался в двери разных канцелярий, покуда Общество Донецких железных дорог, не желавшее поднимать шума, выдало за увечье скромную сумму. На эти деньги Чайка приобрел хату. Теперь было где приклонить голову.

Потянулись долгие годы неумолимой нужды. Подрастали дети — надежда родителей, — но учить их было не на что. Жили случайным заработком, подняться на ноги так и не смогли. Знакомый усатый оберкондуктор, гладкий, как боров, завидев осунувшегося Михаила Федосеевича, снисходительно трепал его по плечу, называл «доходягой». Некогда смуглолицая, цветущая Па-

раска превратилась в измученную женщину с почернелым от забот лицом и жилистыми руками.

...Грянула долгожданная буря, наступила Великая социалистическая революция, разделила землю на два мира, загрохотала по городам и селам.

Михаил Федосеевич ушел на фронт с отрядом железнодорожников. Фронт, впрочем, начинался сразу за дебальцевским кладбищем. Оттуда яростно нажимали волчьи сотни генерала Шкуро.

Но твердо держались железнодорожники, сражаясь с многочисленным, сильным врагом, стойко защищали важный узел республики.

Ревком призвал трудящихся Дебальцево бросить все силы на борьбу со шкуровцами. И тогда, предводимые Прасковьей Чайкой, пришли на кладбище 25 жен дебальцевских железнодорожников. Рыли окопы, подносили патроны, ухаживали за ранеными, закрывали глаза умирающим.

В эту грозную пору Прасковья Чайка, будущая коммунистка, бессменный член Дебальцевского горсовета, инструктор политотдела пятого отделения Северо-Донецкой дороги, навсегда стала боевой подругой мужа, общественным деятелем, патриоткой.

Хлебозаготовки, раскулачивание, создание колхозов!.. Как много говорят ее сердцу эти памятные поворотные вехи в строительстве новой жизни.

Близился год великого перелома. Рабочим нехватало хлеба. Но он был у кулаков. Зимним снежным вечером Чайка и ее подруга, жена плотника Белая, с которой вместе рыли окопы, отправились на Волчановский хутор с поручением от партийной организации. Зашли в дом известного куркуля.

Хозяин, сидевший у печки, медленно поднялся навстречу женщинам. Чутьем понял, кто они и зачем пришли.

— Есть хлеб... излишки, — из вежливости осведомилась у него Белая.

— Нема и зернышка. Откуда ему быть?

— Должен быть, — отрезала Чайка и зорко оглядела горницу, — позвольте-ка...

Полезла под широкую, высокую кровать с горой подушек. Белая не сводила глаз с хозяина. Дымя самокруткой, он сплевывал на пол.

«Пусто! Неужели ошибка? — подумала Чайка, — постой, чертяка, а это что? Откуда тут новые доски? Зерна! Эх, плохо подмела куркульская дочка».

Пшеницу схоронили под полом.

Не стерпел хозяин, схватил топор, бросился на Чайку, но споткнулся о табуретку и растянулся. Женщины выскочили на улицу. Еле потом отдышались.

— Что же будет? Не возьмем хлеб? — прошептала Белая.

— Ничего, Фрося, доберемся, — спокойно сказала Чайка.

И добрались, как и во всей стране, добрались до кулаков!

В приземистом Дебальцевском депо с двумя десятками слабосильных паровозов зимой работали при свете факелов. Этим же огнем и обогревались. Не было дня, чтобы машины не ремонтировались во дворе, при морозе. Об отоплении, электричестве тогда и не мечтали!

Обшарпанная станция походила на бедную купеческую родственницу, которую едва терпят, но не уважают.

Впрочем, владельцам прибыльной железной дороги было совершенно безразлично, как выглядела станция: их интересовали дивиденды.

Вокруг депо и станции лепились, как прыщи, убогие лачуги, попадались и землянки. В них люди рождались, жили и умирали. Крошечная школа, приемный покой, жандармерия, да две-три заплеванные пивнушки, — вот и все общественные места дореволюционного Дебальцево.

Нищета, болезни, пьяные слезы прочно вошли в быт поселка, который через два десятилетия дал Советской Стране замечательных машинистов-тяжеловесников, выдающегося составителя, удивительно экономного кочегара и одного билетного кассира, прославившегося на всю железнодорожную державу.

...Мужало, крепло первое на земле государство освобожденных людей, которым довелось быть счастливыми современниками гигантов человечества Ленина и Сталина.

Уже Сталинградский тракторный — любимое детище первой пятилетки — выпускал на поля знаменитые «сталинские снаряды», через широкий Днепр перешагнула исполинская плотина, вся страна покрылась большими и малыми стройками.

Дебальчане энергичнее занялись благоустройством своего поселка. На улицах появились строители, на подводах везли кирпич, камень, лес. Вместо сносимых землянок и хибарок воздвигались новые жилища. Нехватало рабочих рук. И снова, как тогда в восемнадцатом, на помощь мужьям пришли жены.

Запевалой их была все та же Чайка. Женщины очищали поселок от вековечной грязи, прокладывали каналы для водопровода, помогали строить школы, клубы, детские ясли, родильный дом... Чайка целыми днями пропадала среди своих домохозяек: организовывала кружки политграмоты, наводила порядок на станции, в депо.

Михаил Федосеевич уже свыкся с постоянными отлучками из дома Прасковьи Яковлевны.

Иногда он лишь тихо вздыхал, скучая о ней, но не мешал жене увлекаться общественными делами. Работящий кондуктор-коммунист одобрял ее благородную страсть.

Шли годы. Дебальцево превратилось в мощный железнодорожный узел. Свои и приезжие горделиво оглядывали три паровозных и два вагонных депо. На рельсах высились сверхмощные Феликсы. Не узнать стало бывшей полосы отчуждения. Заново был перестроен вокзал, появились автоблокировка, диспетчерское радио-

командование. Паровозники быстрее, чем раньше, водили длинные составы с донецким углем.

...Стахановский и кривоносовский рекорды взволновали Чайку, воодушевили ее. Во всем, что творилось на шахтах, фабриках, заводах, Прасковья Яковлевна сердцем уловила живую тесную связь. Она поняла основное: это социалистический труд с его новыми методами работы, с новыми нормами.

— Значит, надо вкладывать в свое дело всю душу. Тогда еще лучше заживем, Глаша! — сказала она жене машиниста.

С каждым днем в Дебальцево становилось все больше последователей Петра Кривоноса. Осмыслив и пустив в ход его приемы, многие дебальцевские машинисты добились уже большевистских скоростей. Жены радовались успехам мужей, увеличились заработки, прибавилось досуга.

Как-то само собой вышло, что Чайка со своими единомышленницами-домохозяйками ревнивее стала следить, чтобы во всех служебных помещениях было еще чище, уютнее... Женские заботливые руки одинаково любовно украшали детские ясли, столовую, будку стрелочника.

А через три месяца Прасковья Яковлевна — делегат совещания кривоносовцев-стахановцев — стояла на трибуне в Москве. Сколько волнений пережила она, пока дали слово.

И вот надо говорить. Товарищи, много товарищей глядят на нее и ждут, что она скажет. Чайка, чтобы подавить в себе растерянность, мысленно перенеслась в родное Дебальцево и сказала то, что казалось самым важным. От имени дебальцевских женщин она дала обещание — ни одной снежинки не будет на путях! Вызвала на соревнование всех жен железнодорожников страны.

Ей долго аплодировали. А на следующий день Чайка, никого не предупредив из донецкой делегации, укатила домой. Надо было торопиться! Приближалась зима, скоро снежные заносы. Осмотр столицы, посещение театров, музеев — все это потом, в другой раз!..

Большое влияние на рост ее личности оказали московские совещания в наркомате. Выступая в присутствии Лазаря Моисеевича Кагановича, она неизменно чувствовала на себе ободряющий взгляд. И, как бы советуясь с наркомом, Чайка высказывала все, что накопилось в ее душе. Когда же говорил нарком, она не пропускала ни одного слова и потом старалась как можно лучше выполнить его указания.

Когда в июне 1936 года Чайка рассказывала при наркоме о движении дебальцевских активисток-железнодорожниц за культуру и новый быт, она еще не могла точно выражать свои мысли, и это ее мучило.

Прошло полгода. Слушая Чайку вторично, Лазарь Моисеевич прервал ее плавный рассказ.

— Вы стали замечательным оратором, в прошлый раз вы не умели так складно говорить!

— На общественной работе я стала другим человеком, Лазарь Моисеевич. И я не одна такая, нас уже много, — с гордостью ответила Чайка.

...Изменялись условия работы узла, и у боевых подруг железнодорожников появлялись новые заботы. Сотни домохозяек помогали строить западную механизированную горку.

На шахте «Красная звезда», неподалеку от Дебальцево, не управлялись с погрузкой угля, там было мало грузчиков. Тогда Чайка отправилась с активистками к женам шахтеров.

— Собрала их, — рассказывает Прасковья Яковлевна, — поговорили мы о нашей жизни по душам, да и пошли всем колхозом грузить в вагоны уголь.

В прошлом году прокладывали второй путь от Дроново до Чернохина. Полтора месяца 150 домохозяек каждый день помогали путейцам, подбивали шпалы, засыпали щебень. А ведь от Дебальцево до Дроново 30 километров! Ездили женщины туда на грузовиках, а иногда и пешком ходили — разное бывало! Но счастливые сознанием, что выручили свое отделение, они даже не хотят вспоминать о преодоленных трудностях.

— Прошлого не воротишь, а мужья крепче любят! — говорят женщины, лукаво улыбаясь.

...Надолго запомнятся морозы нынешнего года! В январские метели, холода активистки не только отражали натиск снежной стихии, но и придумали новое, большое дело. Оно родилось из настоящей любви к транспорту, зрелого понимания обстановки, от чувства нового.

В самую стужу к дежурившим маневровым машинистам, сцепщикам, стрелочникам, операторам однажды явились женщины. Они принесли горячий чай с бутербродами. Первыми организовали такой передвижной «буфет» жена машиниста депо Запад Афонина и жена котельщика Носко.

На другой день об этом узнал весь узел и началось... Соратницы Чайки — Белая, Шарашкина, Павлова, Палеева — отыскали заброшенный кузов вагона. Целый день женщины скребли его, чистили, мыли. И к ночи в разукрашенном кузове открылся буфет с горячей пищей для паровозных бригад пассажирского депо.

В Дебальцево были организованы специально для женщин курсы по овладению железнодорожной техникой. К январю их окончили 273 домохозяйки, ставшие помощниками машинистов, дежурными по станции, операторами, путеобходчицами, кондукторами, сигналистами, стрелочницами. И в открытии этих курсов есть немалая доля труда Чайки.

...Служение народу. В этом видит смысл жизни Прасковья Чайка, умная немолодая уже женщина, отличная мать, жена. Она образцово проявляет себя как член партии, депутат горсовета — эта славная представительница нашей двухмиллионной армии железнодорожников.

★

ПОДЗЕМНАЯ ДОРОГА

НИК. ЛЕБЕДЕВ-КУРГАН

Я гляжу на площадь
Трех больших вокзалов,
Ту, что носит имя
Юности моей.
Крепко эта площадь
В душу мне запала,
Для меня на свете
Нет ее милей.
Помнят все ребята
День разгоряченный:
Много было шума,
Смеха и острот!
Прямо от прилавка
Русою девчонкой
Ты спустилась в шахту
Нашего метро.
А сегодня — праздник.
Хороша машина!
Рвется под колеса
Воздуха струя.
Станция «Охотный»,
Станция «Дзержинская»,
«Кировские», «Красные»
И — твоя!

Бронза капителей,
Взлет колонн и арок,
Изразцы и люстры
Лунной белизны.
Это мрамор цвета
Твоего загара,
Нашего здоровья,
Славы и весны.
А когда секунды
Принесут заявку
Нашим пассажирам
Подавать состав, —
Ты сигнал поднимешь,
Ты «подашь отправку»,
Радостной дороги
Людям пожелав.
И бегут колеса,
И бегут мгновенья
Сквозь пласты и ветры
В светлые края.
И поет мой поезд
Песню вдохновенья,
И ему тихонько
Подпеваю я.

★

Москва

НА 335-м КИЛОМЕТРЕ

ЗИНАИДА РИХТЕР

— Доставим вас на дрезине до станции Денисовка (25 километров от Вязников в Горьковском направлении), а оттуда вам придется пройти пешком до 335-го километра. Это и есть участок стахановской женской бригады Тюриной. Итти недалеко, всего четыре километра... — говорил мне начальник Вязниковской дистанции.

Через полчаса, оставив дрезину на станции Денисовка, я шагала по шпалам со случайным попутчиком, старым пенсионером, прослужившим на этой дистанции 42 года путевым обходчиком.

Впереди сверкающей лентой развертывается заснеженный рельсовый путь. По сторонам высокой насыпи — белая опушка густого леса, мохнатые овраги, крутые взгорья, поросшие бором.

В морозном застывшем воздухе тонкий звон серебряных от инея проводов.

Не видно больших селений. Изредка лишь покажется вдали белый дымок одинокой путевой сторожки.

— Наш край лесной, — говорит прихрамывающий рядом попутчик. — Волков много, по ночам воют в оврагах. Но летом благодать! Соловьи, ландыши... Земляники, грибов, лесных орехов — тьма тьмущая. Иной год столько бывает грибов, что не успеваем сушить и солить.

— В здешних речушках кишмя кишит мелкая рыбешка. Утром поставишь снасть — к обеду уха. Все лето путейцы питаются свежей рыбой своего улова. А у меня и пчелки имеются, несколько ульев.

Мне приходилось проезжать в поезде по этой лесистой дороге в разное время года. Каким заманчивым кажется летом из окна душного пыльного вагона бегущий навстречу прохладный душистый лес и на опушке его мелькающие сторожки путевых обходчиков.

На Горьковской дороге обычный тип сторожки — бревенчатый домик с односкатной крышей. Около него несколько плодовых деревьев или кусты цветущей сирени. В стороне зеленеют грядки огорода. Под насыпью пасется корова.

Но сейчас лес скован морозным сном. На крышах сторожек — пуховые подушки, огороды и цветочные клумбы под пушистыми сугробами.

Но и зимой, видимо, неплохо живется обходчикам на этой лесной дистанции

Провод радиотрансляции из станционного узла приобщает одинокое человеческое жилье к жизни всего Советского Союза.

Во дворе бегает на цепи сторожевой пес, из теплого хлева доносятся мычание коровы и солидное похрюкивание откормленного борова.

Дети обходчиков учатся в школах. От сторожки до ближайшей школы не более двух километров.

В прошлом году на линию несколько раз выезжала кинопередвижка. Семьи путейцев видели лучшие фильмы последних лет.

Промтоварами путейцы снабжаются в первую очередь. На станции Вязники в кабинете начальника дистанции я узнала, что получена новая партия венских стульев, столов и патефонов, предназначенных для распределения по сторожкам путевых обходчиков.

— Теперь работать на участке можно, — говорит мой попутчик, старый путеец. — Не то, что прежде. До Октябрьской революции путевой обходчик был самой ничтожной фигурой на линии. Дорожный мастер смотрел на него, как на казенного батрака, и пользовался его даровыми услугами. Обходчик колол для него дрова, носил воду, косил траву. Так уж было заведено. Но что бы ни случилось на линии, все сваливали обыкновенно на стрелочника да на путевого сторожа. При советской власти отношение к путевому обходчику совершенно изменилось. Большую и ответственную роль играет путевой обходчик на линии. Ведь он охраняет путь, по которому проходят поезда с ценнейшими грузами, с пассажирами.

— Вы знаете Александру Николаевну Тюрину, обходчицу-стахановку, награжденную орденом Трудового знамени? — спрашиваю я.

— Шура Тюрина — моя ученица, — с гордостью отвечает старик. — Я работал с ее отцом и хорошо знаю всю семью Тюриных. Отец Александры Николаевны тоже был путевым обходчиком, вот на этом самом участке. А мой участок был рядом. Семья у Тюрина была большая — одиннадцать детей мал-мала меньше. Шура восьми лет осталась круглой сиротой... Вон вдали дымок — это бывшая тюринская сторожка.

В сторожке, где протекло детство стахановки Тюриной, сейчас живет большая семья другого обходчика.

Участок, который мы проходим, обслуживается мужской бригадой. Полотно содержится неважно. В последние дни выпало много снега. Прозоры между рельсами забиты снегом и льдом, нельзя судить, в каком состоянии болты и гайки.

— А сколько камней разбросано по полотну! — ворчит старик. — На участке Тюриной не найдешь ни одного камешка.

Проходим верстовой столб с цифрой 335. Внешний вид пути сразу меняется: чисто подметенное полотно. Стыки расчищены

до мерзлой земли. Смазанные нефтью гайки блестят, как начищенные.

По краям полотна — дорожки. Обочины, откосы — все в порядке. Вдоль полотна выстроились высокие тонкие ели.

— Похоже, что мы с вами перешли границу и сразу из отсталой страны попали в культурную, — шутит старый обходчик.

В самом деле, мы перешли границу и теперь идем по стахановскому участку Тюриной. Белая лента полотна круто поднимается вдали.

— А ведь Тюриной достался очень тяжелый участок, — говорит старик.

Она приняла этот участок в очень запущенном состоянии и в короткий срок сумела привести его в образцовый порядок. Летом, как только поезд проходит участок стахановской женской бригады, каждый машинист обязательно высунется и довольно улыбнется.

На полотне ни травинки. Вдоль всего пути выложены из мелкобитого кирпича и побеленных камешков полоски и звездочки. Бровки красиво окантованы. Впереди на опушке прохаживается взад и вперед, как часовой, какая-то закутанная женская фигура.

— Ты, что ли, Шура? — окликает ее мой спутник.

— Я на охранении. Видишь, рабочие меняют рельс, — звонко кричит Александра Николаевна Тюрина, открывая в улыбке ровные белые зубы. — Совсем замерзла.

С виду Тюриной не больше 23—25 лет. У нее простое, хорошее лицо.

— Идите в казарму, — кричит Александра Николаевна. — Я скоро приду, а сестра Маруся дома.

Мы проходим мимо ремонтных рабочих, исправляющих путь. Один из них молодой, в черной меховой ушанке, раскланивается с моим попутчиком.

— Бригадир ремонтной бригады, — поясняет старик. — Муж Александры Николаевны.

Скучное казенное название «казарма» совсем не подходит к уютному домику, в котором Александра Николаевна с мужем занимают две небольшие чистенькие комнаты с кухней.

Много цветов и растений на простых табуретах, покрытых вырезанными из газетной бумаги ажурными салфетками. На кровати горка взбитых белоснежных подушек. Рядом — столик со швейной машиной.

В первой комнате кроме обеденного, накрытого чистой скатертью, стола стоит еще рабочий стол с разложенными на нем книгами и газетами. К Александре Николаевне прикреплен учитель, с которым она проходит программу средней школы.

Хозяйка улыбается мне из-за окутанного паром самовара. Сейчас, наблюдая сидящую против меня молодую, домовитую и та-

кую женственную обходчицу, мне очень трудно представить себе ее ночью, одну на путях среди леса. С тяжелым молотком на плече, с ключами и фонарем в руках...

В женской стахановской бригаде четыре обходчицы: Александра Николаевна Тюрина (бригадир), ее сестра Маруся, Мария Семеновна Морозова (жена моего попутчика) и Елена Ивановна Сергеева. На каждую путевую обходчицу приходится участок в 650 метров. За дежурство обходчик должен сделать 2—3 обхода.

— Во время обхода, — рассказывает Александра Николаевна,— одновременно осматриваешь оба пути, боишься, как бы чего-нибудь не пропустить — трещинку на рельсах, отвинтившуюся гайку. Больше всего уделяешь внимания стыкам. Чаще всего лопаются рельсы в стыке. Особенно в такие морозы, как сейчас.

В безлунные ночи, в густой туман приходится быть особенно бдительной и глядеть в оба, чтобы во-время заметить и устранить дефект, предупредить несчастье.

Во время обхода Тюрина тщательно записывает в книжечку все замеченные дефекты пути и, передавая дежурство, сообщает смене о тех, которые еще не устранены.

— Лично я всегда стараюсь все замеченное исправить в свое дежурство, — говорит Александра Николаевна, — иначе мне и отдых впрок не идет.

В зимнее время я обхожу участок до и после прохода каждого поезда. Это очень важно. Однажды в мое ночное дежурство должен был пройти поезд с военным грузом. Была сильная пурга. Три раза обошла я свой участок, все хорошо осмотрела и ничего не обнаружила. Но все же на душе у меня было беспокойно, — а вдруг прозевала что-нибудь... И решила я еще раз пойти с обходом. С минуты на минуту должен был пройти поезд. И вдруг на самом опасном месте, под уклоном, замечаю положенный кем-то поперек пути старый рельс. Поблизости ни души. Вызывать на помощь уже поздно. Ухватилась я за конец обледенелого рельса и, напрягая все силы, спихнула его под откос. Только успела оттащить рельс, как пролетел воинский поезд.

В декабрьские морозы 1935 года Тюрина обнаружила пять лопнувших рельсов на одном километре. Вызвала ремонтную бригаду, а сама бросилась дальше осматривать путь. Курьерский поезд был благополучно пропущен тихим ходом.

В начале 1939 года Александра Николаевна как-то обнаружила большую трещину на стыке: рельс лопнул, и большой кусок его отскочил. Своевременно заметив повреждение, Тюрина успела остановить пригородный пассажирский поезд Вязники—Горький.

Всегда и везде бдительна Тюрина. Зорки ее привычные глаза. Будучи однажды в командировке на чужой 14-й дистанции, она быстро заметила, что на трех стыках были сорваны все болты и гайки.

Оставшись сиротой на восьмом году жизни, Александра Николаевна Тюрина получала до совершеннолетия пенсию семь рублей в месяц.

После смерти отца ее устроили нянькой в соседней деревне. Однако девочке, выросшей в лесу в путевой сторожке и ничего не знавшей о большом мире, лежавшем за железнодорожным полотном, не понравилась деревенская жизнь.

Ее тянуло на участок, и как только один из ее братьев получил место путевого обходчика, она вернулась в родную сторожку. На участке все знали сироту Шуру, дочь покойного путевого обходчика, и охотно давали ей работу.

Шура справлялась со всякой работой, даже с самой тяжелой физической. Вместе с ремонтными рабочими исправляла она путь, сменяла рельсы и шпалы. Когда на дистанции образовалась путевая колонна, ее назначили сигналисткой. Всякий раз, когда формировалась рабочая бригада на какой-либо прорыв, Шура попадала в нее в первую очередь. В 1933 году ей пришлось работать в Серпухове. Бригада меняла рельсы и шпалы, расчищала путь после снежных заносов.

Тюриной приходилось по 5—6 часов выстаивать на охранении в самые сильные морозы.

Год был неурожайный, тяжелый. Жить приходилось в нетопленных казармах, в тесноте и грязи. Многие рабочие не выдерживали и уходили. Но Шура Тюрина осталась и работала до конца.

В 1934 году она была назначена путевым обходчиком на ответственный участок.

После первого же обхода Александра Николаевна убедилась, что необходимо сменить чуть ли не все рельсы и шпалы. Все болты были разбиты, гайки плохо завинчены, никогда не смазывались, заржавели, не провернешь. На первых порах ей пришлось очень трудно.

— Иной болт едва держится, расшатался, как гнилой зуб, а его еле выбьешь, — рассказывает Александра Николаевна. — Бьешь, бьешь, а в ночное дежурство опять за болты. В конце концов, добилась того, что на участке не осталось ни одного расшатанного болта, незабитого костыля или развинтившейся гайки.

В дождливое время года она ежедневно счищала со стыков грязь, смазывала болты и гайки нефтью, керосином.

Когда Тюрина приняла участок, далеко не все болты были расположены, как полагается, в шахматном порядке. Если болты расположены в одну сторону, то сошедший с рельсов вагон может срезать все гайки, путь разрушится. Ей пришлось перевернуть половину болтов.

В выходные дни она выложила на полотне узор из камней. Получилось хорошо. Самой приятно было смотреть на свою работу. На всех совещаниях Тюрину ставили в пример другим обходчикам.

— Девушка, а участок содержит лучше всех.

Тюрина отлично усвоила способ проверки рельсов остукиванием. Маленьким молоточком она остукивает рельсы в пределах накладок. Если рельс с дефектом, то звук получается дребезжащий. Кроме того, если молоточек при ударе отскакивает, то это значит, что рельс здоров; если же рельс с трещиной, то молоточек при ударе не отскакивает, а как бы пристает к рельсу.

Недавно из Москвы приехал инженер. Он прошел всю пятую дистанцию. На участке Тюриной не было обнаружено ни одного дефекта!

Тюрину послали на другие дистанции поделиться своим опытом. В декабрьские морозы она пешком обошла несколько дистанций, делясь с обходчиками своим опытом и вызывая отставших на соревнование. До соревнования на 14-й дистанции было обнаружено проверкой 180 ослабших болтов. В результате начатого Тюриной соревнования это количество в скором времени снизилось до 10.

Обходчиков Солдатова и Горбунова ругали за небрежность и плохое состояние участков на всех путейских собраниях. Когда Тюрина вызвала их на соревнование, никто не верил, что из этого выйдет какой-нибудь толк. Однако ей удалось подтянуть обходчиков, которых все считали неисправимыми. Сейчас оба они на хорошем счету.

По всей Горьковской железной дороге славился участок стахановской женской бригады Тюриной. С других дорог приезжали экскурсии путейцев посмотреть, как оформлено у нее полотно.

Путь, покрытый красивым пестрым узором, радовал глаз, как цветочная клумба.

Все лето Тюрина неутомимо полола упорно прораставшую на путях траву, подправляла и поддерживала в хорошем состоянии полотно. Вокруг окрашенных столбиков пикетов выкладывала сверкавшие на солнце осколки фарфоровых телеграфных изоляторов.

— У меня явилась одна мысль, — как-то призналась Тюрина старому другу отца, товарищу Морозову, — но боюсь, как бы мне не влетело за это.

Тюрина поведала ему, что она задумала выложить в начале своего участка между путями большую красную звезду. И в ряд строчкой, большими буквами «Александра Тюрина», чтобы все проезжающие пассажиры знали, кто ответствен за этот кусок пути.

— Не примет ли машинист красную звезду за предупреждающий об опасности сигнал? — беспокоилась Тюрина.

Товарищ Морозов успокоил ее на этот счет и обещал помочь нарисовать звезду.

Выполнить задуманное оказалось труднее, чем полагала обходчица. Звезда долго ей не удавалась. Буквы шли вкривь и вкось. Порядочно помучившись, она все-таки выложила по палочке звезду и свое имя. Получилось очень недурно. До этого еще не до-

думался ни один обходчик. Когда все было готово, Тюрина стала с нетерпением ждать поезда. Ее все же волновал вопрос, как отнесется машинист к ее художеству.

Но вот показался поезд... Он быстро приближался. Поровнялся с Тюриной.

Машинист выглянул из окна, увидел звезду. На его закоптелом лице появилась широкая улыбка, и он одобрительно захлопал в ладоши.

Вскоре после этого по линии проехал на дрезине начальник дороги. Доехав до участка Тюриной и увидев ее звезду, начальник остановил дрезину, вышел на путь, записал в блок-нот фамилию обходчицы и укатил.

А вскоре со станции передали телефонограмму начальника участка: «Объявить благодарность обходчице А. Н. Тюриной за культурное оформление полотна. Срисовать на бумажку и прислать в управление дороги ее звезду и подпись».

А потом последовал приказ: «Всем обходчикам оформить свои участки по образцу стахановки Тюриной».

На пятой дистанции отсталые обходчики давно питали злобу к стахановке за то, что всем приходилось поневоле равняться по ней. Тюриной завидовали. Ей часто объявляли в приказах благодарность, по несколько раз в год она получала премии деньгами и вещами, была награждена значком «Ударник сталинского призыва». На профсоюзных съездах во время выборов общественность всегда выдвигала ее кандидатуру.

Тюрина состояла уже членом президиума дорпрофсожа, членом пленума райкома союза, членом пленума ЦК союза.

Всего этого было достаточно для того, чтобы скрытые враги и отъявленные лодыри питали к стахановке самую лютую злобу.

После последнего приказа начальника дороги это озлобление еще более усилилось. Ее начали запугивать, травить, забрасывать гнусными, анонимными письмами.

«Уходи с дороги, не то твоя голова будет валяться на путях».

По ночам хулиганы портили ее звезду, производили всевозможные повреждения на участке стахановки.

С присущим ей упорством и трудолюбием Тюрина немедленно восстанавливала разрушенное. Старалась даже сделать еще лучше, чем было.

Близкие товарищи советовали ей перевестись на другую дистанцию.

— Ни за что никуда не пойду со своего участка! — решительно сказала Александра Николаевна. — Все эти угрозы только больше убеждают меня, что я должна работать именно здесь.

А. Н. Тюрина возвратилась на участок из Москвы со слета стахановцев накануне Октябрьских праздников. Ее первое дежурство пришлось в ночь на 8 ноября. Осматривая пути, Тюрина встретилась с обходчиком соседнего участка. Пошли вместе.

— Тюрина, ты никого там не видишь? — спросил бригадир, указывая глазами в сторону темной лесной опушки.

— Никого, — удивленно ответила Тюрина.

— А мне показалось, будто какие-то фигуры пробежали и скрылись.

— В таком случае пойдем проверим, — предложила Александра Николаевна.

— С пустыми-то руками? — возразил обходчик. — Нет, я отказываюсь.

На границе участка они расстались, и Тюрина пошла назад одна.

Проходя подозрительное место, она невольно бросила взгляд на опушку.

На опушке никого не было. Но несколько дальше с насыпи поднялись два каких-то человека, очевидно ее поджидавших, и пошли навстречу, один — по московскому пути, другой — по горьковскому. Тюрина подняла фонарь, осветив пустынный переезд. Сторожа на нем не было.

С тревожно бьющимся сердцем, стараясь казаться спокойной, Тюрина продолжала путь. Один из парней, пропустив ее, зашел сзади, другой остановился, преградив дорогу.

— Давай посидим, — нахально сказал парень и, предупреждая движение женщины в сторону, схватил ее за горло и ударил кулаком по голове.

Одновременно она почувствовала, что другой парень тянет за молоток, висевший на ее спине.

С силой толкнув первого хулигана в грудь, Тюрина вырвалась и, отчаянно закричав, побежала, совершенно забыв, что при ней сигнальный рожок.

Слыша за собой настигающий топот ног, она бежала все быстрее, и преследователи, наконец, отстали.

Путевой сторож рассказывал после, что слышал сквозь сон ночью женский крик на путях, но подумал, что это по-праздничному делу гуляют колхозные парни и девушки.

На другой день Тюрина нашла под откосом свой шейный платок, молоток и ключ.

Работники НКВД произвели следствие и нашли хулиганов, напавших на стахановку-обходчицу. После этого Тюрину на время оставили в покое.

★

Как-то во время ночного обхода Тюрина решила подвернуть гайки на новых болтах. Поставила фонарь на землю, нагнулась и принялась за дело; вдруг что-то тяжелое больно ударило ее по ноге. В следующее мгновение звякнуло и осыпалось стекло в фонаре. Огонь погас. Возле самой головы Тюриной просвистел булыжник. Кто-то из оврага под откосом бросал в нее камни. Шура смело подошла к обочине полотна и с бровки крикнула в темноту:

— Убивайте! Все равно не уйдете от ответа.

В овраге сразу затихло.

Летом 1939 года Тюрина уехала в Москву на профсоюзный съезд. На это время ее вызвалась заменить жена молодого бригадира ремонтной бригады, который недавно перевелся на эту дистанцию.

В первую же ночь дежурства на рассвете молодую женщину нашли мертвой. Она лежала между путями с проломленной головой.

Следствие и медицинская экспертиза не пришли ни к какому определенному выводу. В ту ночь был очень сильный туман, и молодую женщину мог толкнуть и отбросить паровоз. Но на дистанции были уверены, что это было новое покушение на Тюрину. Жену мастера преступники по ошибке приняли за стахановку-обходчицу.

После покойной остались две девочки шести и восьми лет. Тюрина, решив заменить им мать, вышла замуж за их отца.

*

Выше по полотну, на расстоянии четверти часа ходьбы от казармы, находится сторожка Морозовых.

Мария Семеновна Морозова — самая старшая из четырех стахановок-обходчиц бригады Тюриной. Ей 58 лет.

В маленькой сторожке чисто, уютно, пахнет липовым медом и сухими травами.

Старый обходчик товарищ Морозов встречает нас с Александрой Николаевной Тюриной очень тепло.

— Мария Семеновна,— говорит он нарочито ворчливо, — сдала дежурство, зашла домой на минутку, чуть перекусила и опять убежала на участок что-то доделывать. Разве она так оставит?

— Ведь, вот они какие, наши стахановки, — взглянул с отеческой лаской Морозов на Тюрину. — В смену два обходчика-мужчины едва расчищают от снега половину пикета, а две наши стахановки пять пикетов. И взяли теперь, слышал я, новое обязательство: в две смены расчистить от снега весь участок.

— Хватился. Уже расчистили, — весело кричит появившаяся в дверях Мария Семеновна и принимается обметать снег с валенок.

У Марии Семеновны моложавое лицо и живые смеющиеся глаза.

— Ко мне и в сельсовете и в управлении дороги все пристают, — смеется Мария Семеновна, — спрашивают: «Когда же ты, Морозова, начнешь стариться?»

Мария Семеновна подходит ко мне, откидывает платок и низко наклоняет голову. Ее гладко зачесанные волосы совершенно белы.

— Начальству я своих седин не показываю, — шутит она.

Об одном вот сожалею, — вздыхает она, — в свое время не учили, малограмотная я. Уж как это мне мешает... Одолела ликбез, буквы знаю, а сложить не могу.

— Научу. Я же дал тебе слово, — обещает старик.

Александра Николаевна Тюрина провожает меня на станцию. Она идет быстро, легко. По выработавшейся привычке зорко оглядывает путь, часто нагибается, чтобы поднять и отбросить камень.

Вот и бывшая тюринская сторожка, переезд.

Вдруг Александра Николаевна делает несколько быстрых шагов и, нагнувшись, внимательно разглядывает сбоку рельс на стыке.

Совсем свежая трещина, — тревожно говорит Тюрина, — а вот и отколовшийся кусок. Нужно немедленно сменить рельс до прохода поезда.

Тюрина бежит к сторожке и стучит в замерзшее окно. На ее зов выбегает мальчуган, надевая на ходу полушубок.

— Я сейчас, тетя Шура, позову отца, — говорит мальчик. — Он на участке — совсем недалеко.

— Дети наших путейцев, — говорит ласково Тюрина, — не уступают маленьким пограничникам. Такие же смелые, сообразительные. На них можно положиться.

В ожидании обходчика и ремонтных рабочих рассматриваем повреждение.

На самом конце рельса на темной стали видна едва заметная поперечная белая черточка, которую, однако, не пропустил зоркий глаз обходчицы-стахановки.

*

ДИСПЕТЧЕР

ДМ. САХАРОВ

I

Мглиста метельная ночь. Неясны огни в окнах строений поселка. Свистит ветер в голых кронах молодого парка, шуршат взметы колючей снежной крупы.

Где-то хлопотливо перекликаются паровозы. Что-то заунывно воет в деревянных столбах, уносящих бесконечные провода в мутную степную даль.

На втором этаже каменного корпуса плотно закрыта дверь с табличкой. «Вход посторонним воспрещается». За дверью неумолкаемый говор — многоголосый, отрывистый, деловитый.

Это — диспетчерская Ясиноватского отделения Южно-Донецкой железной дороги. В четырех диспетчерских кабинетах нормальному человеческому голосу отвечают громоподобные машинные голоса из черной воронки репродуктора. Это голоса с тех далеких станций, которыми отсюда командует диспетчер.

★

В кабинет третьего диспетчерского участка вошла молодая белокурая женщина в форменной куртке движенца, в белой беретке, соскользнувшей на затылок. Она долго перечитывала поступившие за сутки телеграммы, касающиеся пассажирского и грузового движения. Временами, вслушиваясь в переговоры диспетчера с репродуктором, женщина бросала беспокойный взгляд на окно, за которым светлыми пятнами качались во мгле фонари. Потом она сменила сидящего у стола мужчину.

Специальной конструкции диспетчерский стол обступил ее буквой П с трех сторон. Над столом — схематический план всех станций диспетчерского участка и график движения поездов. На плане вычерчены все разъездные, парковые и тупиковые пути каждой станции, указана длина путей в единицах нормального товарного вагона. На передней крышке диспетчерского стола распластан график фактического движения поездов. Все поле графика покрыто тонкой голубой клеткой. Редкими горизонтальными линиями обозначены станции, входящие в круг диспетчерского управления, частыми вертикальными линиями расчерчены все 24 часа суток в десятиминутном делении. Выверенные часы поставлены

слева — рядом с репродуктором, на ящике селекторного вызова, справа — письменный прибор и телефон центрального вызова.

Ровно в двадцать часов женщина повернула в селекторном аппарате ключ циркулярного вызова. Полтора десятка голосов со станций диспетчерского участка отозвались в воронке репродуктора, как бойцы, на перекличке:

— Я — Макеевка...

— Ларино...

— Моспино...

Над столом у диспетчера микрофон на шарнирном и подвижном, как гармошка, кронштейне: под ногой педаль для включения микрофона в селекторную линию.

— Всем станциям и депо от Ясиноватой до Макеевки и Доли, — диктует женщина в микрофон. — Дежурство приняла диспетчер Ищенко... Поезда отправлять строго по расписанию... докладывать о готовности маршрутов, о состоянии водоснабжения...

Репродуктор загрохотал снова. Диспетчеру докладывают, что в Мушкетове пять груженых поездов в работе, что на двух других станциях — больше пятисот вагонов груза одинакового направления. Диспетчера называют Надеждой Григорьевной и торопливо рассказывают, как получилось, что маневровый паровоз лишний раз пошел под уголь; как произошло, что у поездного паровоза раньше времени опустела песочница... В основе всех причин — непогода.

Надежда Григорьевна вызывает депо Мушкетово. Но в воронке репродуктора кто-то назойливо кричит: «диспетчер!», «диспетчер!»

— Я, диспетчер! — уступает Надежда Григорьевна и бегло чертит, пишет цифры на графике фактического движения, пока ей рапортуют о проследовании поездов, о причинах простоя их на станциях.

Жирной ломаной чертой отмечает она на графике движение каждого поезда. Для этого у нее всегда под рукой чертежный угольник и цветные карандаши. Проследование пассажирских поездов вычерчивается красным, товарных — черным, а паровозов, следующих «резервом» (без вагонов), — зеленым карандашом.

Эти разноцветные ломаные линии падают сверху вниз, если рассматривать заполненный график, отделив его от диспетчерского стола. Но если наблюдать за руками диспетчера, наносящими линии, будет видно, что одни линии падают по сетке сверху вниз, другие косым росчерком поднимаются кверху. Так идут по участку поезда: одни от Ясиноватой до последней станции диспетчерского участка, другие с последней станции в Ясиноватую. Выпускает Ясиноватая поезд, и в графике фактического движения точкой засекается время. Пришел этот поезд на следую-

щую станцию — на сетке графика возникает другая точка. Тогда между этими точками, по ребру чертежного угольника, ложится косая черта, которая растет вверх по мере приближения поезда к последней станции диспетчерского участка.

Станция делала отцепки от сборного поезда, потом по указанию диспетчера пропускала другие поезда и, наконец, отправила сборный. От прибытия до отправления этого поезда прошло 55 минут. В изломах черной черты на графике вычертилась горизонтальная ступенька шириной в пять с половиной клеточек сетки.

Чем короче стоянка, тем у́же ступеньки, чем быстрее проходит поезд по участку, тем стремительнее подъем или падение черты, отмечающей в графике его движение.

Это — регистрация результатов работы на участке. Сама работа диспетчера многохарактерна, сложна, напряженна. И особенно в такую метельную ночь.

На перегонах рельсы под сугробами, на станциях заносит снегом стрелки, замедляется формирование поездов. Поездами трудно берутся перегоны, много усилий затрачивают машинисты на преодоление сопротивления ветра. Между поездами циркулируют снегоочистители. Они сбрасывают с полотна дорог снег, но... метель продолжается.

А на станциях диспетчерского участка тысячи вагонов с углем, с коксом, с хлебом. Их надо выдать соседним отделениям за эту ночь. И еще больше надо принять на участок порожняка и груза. К утру все должно быть на своих местах, все расставлено по фронтам погрузки и выгрузки.

На этом диспетчер Ищенко и сосредоточивает усилия многих сотен людей, разбросанных по станциям ее участка.

II

Из черного репродуктора с клокотом вырывается негодующий бас. Станция жалуется, что депо давно сообщило о выпуске паровоза под поезд, а паровоза все нет.

— Надувают, — резюмирует Надежда Григорьевна тоном, выражающим утрату душевного равновесия. Гневно вскинуты ее брови, собраны складки на высоком лбу. Она продолжает давать указания в ответ на разноголосые вопросы, которые не перестают сыпаться из репродуктора. Она связывается с контрольным постом, выясняет, что депо действительно обмануло станцию, у которой гвоздем в горле стоит готовый поезд в восемьдесят вагонов. Полчаса простоя — это сорок вагоно-часов. Диспетчер находит другой паровоз, но раньше, чем принять окончательное решение, надо еще выяснить, куда паровоз обращен трубой. Она выясняет, предлагает, требует, принимает сообщения, чертит в графике, диктует приказы. Одновременно заняты ее руки, рот, глаза и нога на педали. Комбинация с заменой недоданного из депо паровоза удается. Она вызывает станцию.

— Берите паровоз и отправляйте. Быстренько!

Репродуктор отвечает подобревшим басом:

— Понято.

Его сменяют другие голоса, рапортующие о проследовании поездов. Под рукой Надежды Григорьевны множатся на графике разноцветные зигзаги и линии.

Она поворачивает ключи вызова. Металлическими голосами отзывается репродуктор.

— Передача приказа! — предупреждает женщина-диспетчер.

— Ожидаю приказ, — бормочет черная воронка.

И сжатый текст приказа, который одновременно пишется и передается в микрофон, возвещает о выходе на участок нового поезда. Приказ разрешает попутным станциям прицепки, отцепки от поезда, регламентирует время вплоть до прибытия поезда на последнюю станцию диспетчерского участка. За приказом следует напутственное внушение диспетчера с лаконической концовкой — «быстренько!»

Вмешиваются в переговоры другие станции. Нетерпеливо, наперебой. Там или готовы к отправлению новые поезда или возникло затруднение. Выход должен найти диспетчер.

По оглушительному голосу, от которого, кажется, в кабинете стало тесно, Надежда Григорьевна узнает дежурного по Западному посту Ясиноватовского узла.

— Диспетчер! Посоветуйте... Нервы лопаются...

Она догадывается, отчего «лопаются нервы»: туда слишком долго тянется товарный поезд из Кальмиуса и мешает принимать поезда от Криничной.

— Нет терпенья, — с досадой вопит металлический голос. —

— Что делать?..

— Чорт его знает, Степан Павлович, — в тон ему отвечает женщина. — Наверно на подъеме стал...

— Да, за семафором. Метет сильно. Не разгляжу никак, — рычит Степан Павлович, — чи идет, чи ни...

Надежда Григорьевна сдержанно отвечает, что на его месте она давно бы уже через стрелочный пост выяснила «идет или не идет». Если «не идет» закрыла бы семафор и приняла бы поезд от Криничной.

— ...Давайте так! — меняя тон, заканчивает она. — Быстренько!

По профилю пути участок Ищенко — трудный. Часто в ряд с черной чертой на графике лежит зеленая черта, потом зеленая поворачивает на горизонталь и сопровождает другую, черную черту встречного направления. Это означает, что товарный поезд от одной станции до другой подталкивался с хвоста вторым паровозом и что этот паровоз вернулся назад. Диспетчерский расчет нужен не только при занятии перегонов поездами, но и при использовании паровозов-толкачей, с учетом запаса у них воды и топлива.

Обгон и скрещение товарных поездов с пассажирскими рассчитывает диспетчер. На многоколейных участках, когда при на-

добности одновременно используются все пути поездами одного направления, это делает диспетчер. Выпускаются на перегон поезда с переработкой их в определенных местах, с проходом перегона насквозь или с возвращением на станцию отправления — все делает диспетчер, находясь за десятки километров за своим рабочим столом.

Всякое неверное сообщение вредит общей работе диспетчерского участка. Диспетчер должен уметь отличать истину от очковтирательства — этого живучего рецидива старинных пороков, воспитанных рабской зависимостью железнодорожника от капиталиста-клиента, от капиталиста-хозяина дороги, какие были в царской России.

Мало отличного знания диспетчерского дела! Надо знать стиль работы каждого дежурного по станции, по депо. И молодая женщина-диспетчер знает всех в лицо, знает повадку каждого машиниста.

На далекой станции готов к отправлению товарный поезд, но близко — пассажирский. На пропуск товарного мало времени. Но машинист товарного поезда Балыко — один из лучших машинистов депо Мушкетово, на него можно положиться. Надежда Григорьевна разрешает отправление товарного с выдачей машинисту Балыко товарищеской записки, продиктованной на станцию по селекторному телефону. В записке напоминаются взаимные социалистические обязательства диспетчера и машиниста, указывается на единственное при этой скверной погоде положительное обстоятельство — попутный ветер. Заканчивается записка просьбой покривоносовски «удирать» от пассажирского.

Не прошло и четверти часа, как Балыко — у селектора. Он рапортует диспетчеру с другой станции, что задание выполнено. И через вьюжную морозную степь диспетчер посылает машинисту теплое «спасибо за работу».

Выиграно время, которое диспетчер считает секундами. Общими усилиями риск оправдан. При сметливости и дальновидности для натренированного волевого инстинкта это уже не риск.

III

С юных лет мечтают дети о том, что они будут делать, когда вырастут.

Надийка Ищенко не мечтала быть диспетчером. На дорогах дооктябрьской России диспетчеров вовсе не было, и слова «диспетчер» железнодорожники не знали. Селекторная диспетчерская связь впервые введена в 1925 году на Северной железной дороге, от Москвы до Загорска. Больше не было тогда аппаратуры. Заграничная аппаратура селекторной связи выглядела убого. Не было репродуктора, диспетчер надевал наушники, а микрофон с изогнутым рожком висел у него на груди.

В то время Надийка еще не умела читать и мечтала лишь о том, как бы поскорее подрасти, чтобы помочь отцу содержать семью.

Родилась и росла она в коморке стрелочника степного полустанка Менчугово. Со свистом, с грохотом мчались мимо полустанка пассажирские и товарные поезда и исчезали за далекими холмами. Вокруг лежала бескрайняя степь, а мир казался маленьким, невеселым...

Парил над степью орел, кружил ястреб, высматривая добычу. Казалось, что и птицам некуда было лететь и людям не к чему стремиться. Да и людей почти не было на полустанке. Начальник, его помощник да два стрелочника с семьями составляли все надоевшее друг другу население Менчугова, которое ютилось под единственной в степи крышей полустанка.

Будто от испуга вздрагивало здание, когда проходили мимо него поезда, а в коморке стрелочника Ищенко гремела посуда. Детям доставляло удовольствие выбегать к поезду и помахивать машинисту рученками. Белобрысой девочке милостиво отвечали машинисты, покачивая головой или ладонью, выпачканной мазутом.

Часто навещала Надийка отца в стрелочной будке и рано познакомилась с его нехитрой работой...

Но настали дни, нарушившие однообразие жизни на полустанке. Надийка помнит это, как давний страшный сон. Все пути на полустанке были забиты составами. В вагонах — солдаты, офицеры, лошади. На платформах — орудия, повозки...

...Стрелочник Григорий Ищенко стоял на посту. Делать ему было нечего. На переполненный полустанок поезда не принимались. Сидел Ищенко и слушал, как грохают где-то далеко выстрелы.

Вдруг из-за холмов появился паровоз. Резво посапывая, он развивал по уклону недопустимую скорость и мчался на закрытый входной семафор. Ни красный флаг в руке стрелочника, ни тревожный звук сигнального рожка не укротили его бега. Слепая сила гнала машину с устрашающей быстротой.

И тут Григорий Ищенко смекнул, что надо делать. Он перевел третью стрелку на путь, занятый бронепоездом белых. Паровоз мелькнул мимо него, обдав горячим ветром. Григорий успел заметить, что в будке машиниста никого не было, и понял, что не ошибся, когда переводил стрелку: паровозом был заменен снаряд.

Григорий Ищенко кинулся в степь.

Он слышал громовый удар металлической громады по цели, видел черный дым, всклубившийся над полустанком.

Искали его и дома и в степи, но не нашли: конники, посланные вдогонку, были рады доскакать до первой деревни за самыми желанными для пустого желудка «трофеями»: кринкой молока и ковригой хлеба.

За Григория поплатилась жена: взбешенный безуспешностью

поисков, офицер жестоко избил Татьяну Ивановну. Дети, забившись в угол, немели от страха. Боялись плакать, боялись просить молока и молча глядели, как голодные солдаты прямо из подойника черпали железной кружкой молоко и хлебали жадно, торопясь убраться из-под удара красных войск, наступавших с той стороны, откуда примчался нежданный паровоз.

IV

Веселой поступью, широким шагом двинулась новая жизнь. Исчезла отупляющая глушь чеховских полустанков.

Менчугово сделалось станцией с прилегающей к нему веткой в карьер Донугля. Вырос в Менчугове рабочий поселок.

Григорий Ищенко стал составителем поездов станции Ларино. Надийка выросла, окончила семилетку, стала комсомолкой. В 1933 году она начала работать техническим конторщиком на станции Моспино. Люди, паровозы, вагоны, множество вагонов снились ей после дежурства, полного хлопот и горячей спешки.

Дежурным по станции, которому подчинялась конторщица Надя Ищенко, был расторопный комсомолец Федор Храпкин. Сделай не так, как он распорядился, — такая буря подымется, хоть с работы беги. Однажды он приказал Наде списать товарный поезд и подобрать на него документы, а поезд еще не был сформирован.

— На тебя ответственность за задержку, — ответил Храпкин, когда Надя пыталась разъяснить ему, что списывать-то еще нечего.

Слово «ответственность» прозвучало грозно. Взяла Надя «натурную книжку» и пошла в маневровый парк к составителю поездов Зайцеву. Рассказала обо всем.

— Пиши, детка, вот эти вагоны, потом эти, — показал составитель на разбросанные по путям вагоны, — а дальше я еще тебе укажу. Пока пишешь, будет и поезд готов.

Поезд был готов, когда Надя не только списала все вагоны, но и успела подобрать на них документы.

Усмехнулся Федор Храпкин, а похвалить забыл.

С тех пор никогда не угрожала Наде «ответственность» за задержку поездов. Паровозники узнали, что не будет у них непроизводительного простоя в Моспине, когда там дежурит Храпкин с конторщицей Ищенко. Старый машинист Пампуро, знавший Григория Ищенко еще стрелочником степного полустанка, а Надю — ребенком, провожающим поезда помахиваньем ручкой, — прозвал молодую конторщицу «бисовой дивчиной».

И вот тогда-то возмечтала Надя быть дежурным по станции не хуже Федора Храпкина. Скоро она стала оператором, который является первым помощником дежурного по станции и обслуживает связь станции с диспетчером. «Бисова дивчина» все более обнаруживала ценный дар — умение работать хорошо и весело.

Прошел год. Комсомольская организация послала Надю в Ясиноватский железнодорожный учебный комбинат готовиться к должности дежурного по станции.

К концу 1935 года восемнадцатилетняя девушка стала дежурным по станции Караванная, а через год перевели ее на большую станцию Ларино. Здесь нередко обстоятельства сводили составителя поездов Григория Ищенко с дочерью — начальником всей его смены.

Однажды дежурный по Ясиноватскому отделению позвонил в Ларино дежурному по станции Ищенко. Обычно это сулило или сверхсрочное задание или «распекаловку» за какой-либо промах в работе. Но промахов, достойных этого, за Надей не числилось, она уже приобрела славу безаварийного работника. Оказалось, что эти качества девушки давно учитывались руководителями Ясиноватского отделения. Дежурный по отделению спросил, нет ли у Нади желания работать диспетчером отделения.

Не было тогда на Южно-Донецкой железной дороге женщин-диспетчеров, и это было заманчиво. Кстати и Надин жених—комсомолец Константин Дукачев — работал маневровым диспетчером Ясиноватского узла. Предложение дежурного по отделению обещало будущей чете полное счастье. Надя согласилась.

Два дежурства сидела Надя бок-о-бок с диспетчером у селектора и следила за работой. На третье дежурство с трепетом уселась она за диспетчерский стол самостоятельно командовать теми самыми дистанциями, на которых занималась заря трудовой ее жизни. Дрожала рука, когда по ребру чертежного угольника она провела первую косую черту. Черта шла вверх, а громоподобные голоса со станций вызывали Надю лестным словом:

— Диспетчер!.. Диспетчер!..

Ночью в воронке репродуктора зазвучал знакомый голос машиниста Пампуро. Он узнал о новых обязанностях девушки и не стерпел:

— ...Сам хочу доложить... поезд привел благополучно. А новый составчик не готов?

Был готов «составчик» для Пампуро. Девушка-диспетчер велела машинисту становиться под порожняк.

— И тут у тебя, как в Ларине... Ах ты, бисова дивчина!..

Но через минуту Пампуро по центральному телефону назвал диспетчера Надеждой Григорьевной и просил извинить за обращение, какое всеми инструкциями исключается при пользовании селектором. Старый машинист сказал, что «бисовой дивчиной» он назвал Надю в последний раз и то от избытка восторга.

Чтобы в совершенстве освоить дело, надо много личных усилий. Надежда Ищенко свободное от дежурства время делила между семьей и профессией. Читала, приходила в диспетчерскую и подолгу наблюдала за работой товарищей. Набиралась опыта, приобретала в коллективе «чувство локтя» — эту большую силу, позволяющую в любом деле «объять необъятное».

V

По заданию наркома все дороги Союза начали крутой подъем суточной погрузки и выгрузки. Ясиноватское отделение не вылезало из глубокого прорыва и тянуло вниз работу всей Южно-Донецкой железной дороги. Созывались совещания, конференции, обсуждались причины прорыва, принимались решительные резолюции. Люди старательно прилагали все усилия, чтобы работать лучше, но ничего не получалось. Создалось даже мнение о техническом несовершенстве Ясиноватского узла. Кое-кто утверждал, будто исчерпаны до дна его технические возможности. Это означало, что без коренной реконструкции узла ничего не выйдет: как ни старайся — не проденешь каната в ушко иголки.

Тогда сталинский нарком назначил начальником Южно-Донецкой железной дороги прославленного машиниста — депутата Верховного Совета СССР Петра Кривоноса. Почти одновременно с Кривоносом приехал в Ясиноватую новый начальник отделения К. И. Бесценный. И вскоре люди почувствовали новый стиль руководства, поняли значение собственной инициативы, изобретательности.

Комсомолец Николенко предложил собрать распыленную по разным сменам силу молодежи в единую комсомольскую смену по всей дороге. По всей Южно-Донецкой железной дороге было собрано в комсомольской смене больше двух тысяч комсомольцев, беспартийной молодежи и старых кадровиков с комсомольской рабочей хваткой.

В комсомольской смене диспетчеров Ясиноватского отделения Надя Ищенко встретилась вновь со своим первоучителем Федором Храпкиным. Смену возглавлял Саша Попенко — неутомимый искатель нового: «Только по селектору нового не ищут, — говорил он ребятам. — Надо выезжать на линию».

И диспетчеры комсомольской смены появлялись на станциях своих диспетчерских участков, в маневровых парках, на паровозах.

Отдохнув после ночного дежурства, Надя Ищенко приходила в диспетчерскую и спрашивала у товарищей, где есть «прогибы» в работе. Однажды дежурный диспетчер попросил ее отыскать затерянный на узле паровоз: его не было ни в работе, ни в депо, ни под экипировкой.

Надя отправилась на линию. Тяжело двигались длинные составы товарных поездов, в маневровых парках бесшумно катились вагоны, тонкоголосо звучали карманные свистки, гудели сигнальные рожки стрелочников, бряцали буферные тарелки. Работа шла издавна заведенным порядком. А потерянный паровоз стоял оттертый на малодеятельные пути и тихонько сопел.

Надя связалась по телефону с дежурным диспетчером, наметила план использования паровоза, заказала ему поезда на станциях диспетчерского участка и целый день ездила на этом паро-

возе, перебрасывая составы. Лишняя минута простоя служила ей поводом поднять всю станцию на ноги.

Простоявший паровоз в этот день был максимально использован. Машинист подсчитал километры пробега, определяющего его заработок, и благодарно пожал руку женщине-диспетчеру.

Четыре-пять раз в месяц диспетчер Ищенко совершала потом такие выезды на линию. Формирование поездов с безотцепочным пропуском их по участку, оборот паровозов без заезда в депо и без простоя в ожидании поезда она обеспечивала договорами с движенцами, с паровозниками и личным надзором.

В трудную минуту помогала дежурному по станции, подбирала документы на поезда, когда нехватало времени у технического конторщика. «Спасибо за работу», которое выслушивала комсомолка-диспетчер от старых кадровиков, было не формой вежливости. Оно звучало, как «спасибо за урок».

Интенсивнее стали работать паровозы, увеличивалась выработка у машинистов, у кондукторских бригад и станционных работников. Стали изживаться «междуведомственные» споры тяговиков с движенцами, с диспетчерами. Паровозники сами стали поддерживать непосредственную связь с диспетчером и помогать ему корректировать план работы участка.

Стало больше хлопот в диспетчерской комсомольской смене. Умножились социалистические обязательства диспетчеров, но и улучшились деловые отношения с работниками линии.

При обмене мнений на летучках железнодорожники комсомольской смены пришли к необходимости организовать такую же смену и в транспортных цехах заводов и шахт, чтобы добиться делового контакта с клиентурой.

И методы работы Ясиноватского комсомола передались промышленности Донбасса. На конференциях комсомольской смены железнодорожников присутствовали представители комсомольских смен местных промышленных предприятий. Уборщицы на станциях, шахтеры в забоях знали, что они работают в комсомольской смене. Это стало делом чести. Комсомол организовал соревнование грузчиков, соревнование машинистов врубовых машин...

Нарком телеграфировал комсомолу Южно-Донецкой железной дороги, что он следит за работой комсомольской смены.

Смена оправдывала свое назначение. Как наиболее совершенная форма организованного коммунистического труда она извлекла из старых технических условий работы новые возможности. За показателями ее работы потянулись вверх и показатели прочих смен. Наряду с пробегом паровоза поднялся оборот вагона по Ясиноватскому отделению. Южно-Донецкая магистраль угля пошла на подъем.

И 25 декабря 1938 года Ясиноватское отделение впервые выполнило годовой план погрузки и выгрузки. Передовики диспетчерской комсомольской смены Ясиноватского отделения были награждены значком «Почетному железнодорожнику». Ее руководи-

тель Александр Попенко выдвинут на работу в Управление Южно-Донецкой железной дороги. В отделении его заменил Федор Храпкин.

VI

В красном уголке Ясиноватского отделения на выстланном красным бархатом поле Доски почета написаны по зеркальному стеклу имена передовиков отделенческого аппарата. Среди прочих — имена женщин, овладевших мужской профессией, — штукатур Татьяна Исааковна Андроникова и диспетчер Надежда Григорьевна Ищенко.

Не один раз в стенах этой комнаты на диспетчерском совещании начальник отделения Бесценный отмечал деятельность Надежды Ищенко, в особенности ее поездки на линию. Однажды после такой похвалы он выбрал минуту и «по секрету» сказал ей, что отныне она лишается права на такие поездки. Не навсегда, но надолго.

Поняла Надежда Григорьевна, промолчала. И хоть это было сказано почти «на ушко», но разве что-нибудь утаишь от диспетчерского слуха, развитого до предела! Такое «распоряжение» начальника удивило и озаботило товарищей Надежды Ищенко.

Вскоре начальник узнал, что непоседливый диспетчер Ищенко не стерпела и опять побывала на линии. На этот раз старый служака отечески журил ее, уже не стесняясь свидетелей. Загадка была разгадана: Надежда Григорьевна готовилась стать матерью.

Будущая мать начала чувствовать заботу всего диспетчерского коллектива комсомольской смены — по-деловому сдержанную, по-мужски угловатую, по-товарищески теплую.

Ни двери, ни стены не мешали Федору Храпкину следить за переговорами в кабинете третьего диспетчерского участка. Часто он появлялся у диспетчерского стола Надежды Ищенко под предлогом воспользоваться селектором для наведения справок.

— А ну, отдохни минутку, Надя, — говорил он, садясь за стол.

И эта «минутка» всегда была не по-диспетчерски длительна.

...Весной, когда напряженность работы отделения стала ослабевать, когда движению поездов не угрожали больше снежные бураны и под окном в молодом парке зазвенели пчелы, Надежда Григорьевна пошла на отдых...

А летом по станциям от Ясиноватой до Макеевки и Доли снова звучал командный голос женщины-диспетчера славной комсомольской смены. Снова работники линии увидели ее на маневровых путях, на паровозах. Все такую же хлопотливую, требовательную, веселую. Правда, реже, чем раньше, теперь выезжает она на линию. Маленькой дочке недостаточно общества бабушки, она требует внимания матери и занимает у нее большую долю досуга. Но и трех выездов достаточно теперь, чтобы сохранить тра-

дицию взаимной поддержки в сменах диспетчерского участка. Труднее было ее создавать.

Методы борьбы за выполнение плана найдены, испытаны, оправданы. Годовой план погрузки и выгрузки Ясиноватское отделение выполнило в 1939 году к 13 декабря. Оно завоевало звание передового и держит вседорожное переходящее Красное знамя.

В числе многих передовиков социалистического труда великой железнодорожной державы награждены орденами Союза лучшие люди единой комсомольской смены.

Первую на Южно-Донецкой железной дороге женщину-диспетчера Надежду Григорьевну Ищенко правительство СССР удостоило ордена Трудового Красного Знамени.

Сбылось больше, чем ей мечталось на заре жизни.

★

ПРОВОДЫ

ГЕОРГИЙ МЕТЕЛЬСКИЙ

То в высоких хлебах по пояс,
То болотами, то тайгой
Где-то мчится твой дальний поезд
Незнакомою стороной.

Я не сразу ушла с вокзала,
Прогудел прощальный гудок...
В путь-дорогу я провожала
Друга милого на восток.

Ни одеждою, ни вещами
Мне приметен он был тогда —
Нес он с гордостью за плечами
Наши вузовские года.

Да и я не навеки в вузе,
Год пройдет — получу диплом.
На любой из станций Союза
Я работу найду и дом.

Много есть краев незнакомых,
Много есть по стране дорог, —
Только я попрошу наркома,
Чтоб послал он меня на восток.

★

ДОЧЬ СИГНАЛИСТА

ИВАН ЕВДОКИМОВ

На станции Лефортово Московско-Окружной железной дороги долго служил сигналист Афанасий Кириллов. В царской России железнодорожников беспощадно эксплуатировали. Разбросанные на тысячи километров по станциям, карьерам, платформам, разобщенные между собой, живущие от поезда до поезда, железнодорожники казались обитателями какого-то сонного, скучного царства. Тогда железные дороги не знали еще современного стремительного передвижения по ним огромных грузопотоков, напряженной работы в течение круглых суток. С железнодорожниками мало считались. Их труд плохо оплачивали. Даже самые квалифицированные работники — путейские инженеры — получали меньше их собратьев в других ведомствах.

Сигналист Афанасий Кириллов жил бедно, перебивался кое-как. Детей своих он не мог ни накормить досыта, ни одеть сносно, ни дать им хоть какого-нибудь образования. А было у него четыре дочери.

В царской России для женщины, особенно бедной, не было иного выхода в жизнь кроме замужества.

Даже маленькое, скромное, несложное дело сигналистки или стрелочницы она могла выполнять только как «мужняя жена» в качестве его негласной помощницы. На это нарушение «правил» смотрели сквозь пальцы. «Правила» же гласили, что женщине не может быть доверена работа на железной дороге, связанная с движением поездов.

Афанасия Кириллова не радовало его женское потомство: бедный сигналист обязан был неотвязно думать об устройстве судьбы своих дочерей.

Судьба эта представлялась ему совсем незавидной. Особенно озабочивала отца средняя дочь Александра, которая родилась в 1912 году накануне войны. Шестилетней девочкой она пережила страшный московский голод, который вызвала война. Семья сигналиста и в обычное время нуждалась, и дети не всегда ложились спать сытыми. В московскую же голодовку Кирилловы испытали всю тяжесть ничем не обеспеченной жизни...

Только став гражданином молодой Советской республики, облегченно вздохнул лефортовский сигналист. Теперь он мог не задумываться с горечью и сожалением о будущем своих четырех

дочерей: они стали равноправными с мужчинами. Перед каждой женщиной открывались все должности и службы в гигантском социалистическом государстве в меру ее способностей.

Средняя дочь Александра подросла до школьного возраста. Девочке сшили из старой холстины самодельную сумку для ученических книжек и тетрадок, купили лакированный пенал, и отец сам повел свою среднюю дочку в общеобразовательную государственную школу. Девочка училась, как и все тогдашнее первое поколение детишек советских рабочих, жадно, по-новому.

Советская школа была для дочери сигналиста светлым, большим, приветливым домом, где сотни ребятишек, свободные, никем не обижаемые, проводили большую часть дня. И даже не хотелось уходить в отцовскую комнату — маленькую, тесную, с запыленными окнами, подслеповато глядящими на узкую улицу.

Сигналист Афанасий Кириллов почувствовал себя счастливым отцом. Его приглашали в школу на родительские собрания, ему докладывали, как занимались дети в школе, с ним советовались, как лучше их воспитывать, хвалили его маленькую Сашу за успехи, просто и прямо жаловались на ее шалости.

Сигналист Афанасий Кириллов приходил в школу в чистой выглаженной рубашке, в самом лучшем и опрятном пиджачке, какой только у него был. Старик подтягивался, не хотел казаться хуже других.

В 1928 году Александра Афанасьевна окончила шестилетку и учиться дальше не захотела, желая помогать старевшему отцу. Она поступила в Черкизовский коллектив чулочников.

Энергичная, грамотная, сметливая шестнадцатилетняя девушка в несколько месяцев овладела техникой чулочного производства и была выдвинута бригадиром.

Год проработала она чулочницей, руководя бригадой из восемнадцати человек.

Новая жизнь приносила сигналисту на станции Лефортово неожиданности. Однажды у старого железнодорожника справились, сколько у него детей, и предложили ему, не хочет ли он, чтобы его дети работали на железной дороге, выбрали себе специальность, какая им по душе.

Александра Афанасьевна выросла. Она оставила работу чулочницы и поступила ученицей на Центральную станцию связи НКПС. Через четыре месяца ученичества Кириллова стала телеграфисткой на аппарате Бодо. С 11 января 1931 года она зачислена в штат на той же Центральной станции связи НКПС.

И вот уже десятый год, как работает здесь Александра Афанасьевна.

Огромная станция — узел связи с управлениями всех сорока восьми железных дорог СССР — дежурит в три смены.

Подобно исправным и выверенным часам, Александра Афанасьевна работает восемь часов днем и двадцать четыре часа отдыхает. Потом следуют восемь вечерних часов дежурства и снова

троекратный рабочему времени отдых. И, наконец, ночные дежурства — восемь трудных часов беспрерывного бодрствования и заслуженная, необходимая, восстанавливающая утраченные силы передышка в двое суток. Затем опять повторяется чередование смен.

И так из месяца в месяц, из года в год. Незаметная, незнакомая миллионам людей напряженная, нервная работа. Они, эти миллионы советских граждан, даже не представляют себе, как нужен этот скромный труд великой стране, какое огромное значение имеет он для безостановочного четкого действия гигантского железнодорожного конвейера, связывающего в единое целое пространства шестой части земного шара.

День и ночь стоят на посту скромные телеграфисты Центральной станции связи НКПС. Неумолчно стучат сотни аппаратов Бодо, ползет с катушки на катушку серая узкая лента, и на ней выстраиваются в ряд печатные буквы, отражающие трудовой пульс нашей колоссальной родины. Под треск Бодо, оглушающий непривычное ухо, где-то за сотни и тысячи километров от Москвы идут тысячи поездов. Они везут хлеб, скот, промышленные изделия, топливо. Они перевозят Красную Армию, орудия, пулеметы, миллионы тонн ценнейших, насущных грузов, совершающих необходимые передвижения из города в город, из села в село, в приморские порты, в рудники, на новостройки, в колхозы, на фабрики и заводы...

Каждое дежурство на Центральной московской станции НКПС — это событие для любого из связистов. Их здесь семьсот пятьдесят постовых, участвующих своим почетным трудом в регулировании многообразной кипучей жизни мощного государства.

И лучшая среди лучших — черноглазая, смуглая, маленькая женщина — Александра Афанасьевна Кириллова.

Своей энергией, редкой трудоспособностью, настойчивостью, старательным и любовным отношением к тяжелому и утомительному труду телеграфистки-бодистки Александра Афанасьевна завоевала себе прочное, достойное ее место.

Для такого работника нет и не может быть однообразия в ежедневно повторяющемся только внешне одинаковом труде. Труд всегда сладок, когда работник увлекается им, глубоко сознает его осмысленность и необходимость. Такой труд при всей своей тяжести доставляет наслаждение. И бегут часы, и глаза не следят за ними, руки не сходят с клавиатуры Бодо, передавая депеши. Потом эти же неутомимые руки начинают принимать потоки слов, едва успевая вырывать ленту и наклеивать ее на чистые бланки...

Десятый год работает дочь железнодорожного сигналиста на Бодо, сжилась с аппаратом, сроднилась со своим трудом. Успела за эти годы выйти замуж, построила свою личную жизнь, которая приносит подчас не только радости, но и всякие заботы и огорчения...

Но ни в одно из дежурств, ни в один из привычных «карау-

лов» у Бодо Александра Афанасьевна Кириллова не забыла своего трудового долга. Она всегда точна, безупречна, полна ответственности.

Бывают такие минуты на станции, когда вдруг замолкает ненадолго аппарат Бодо, и можно перекинуться с товарищами по смене дружеским словом, немножко посмеяться и пошутить, пока снова не позовет затрещавший аппарат.

Так делают все. И Александра Афанасьевна не исключение. Но можно закрыть ленту и, не выпуская ее, как сделает и тот товарищ, которого вызовет бодистка, разговориться и увлечься в ущерб делу, не терпящему отлагательства. Вот этого никогда не делала и не умеет делать строгая и щепетильная Александра Афанасьевна. Рука не поднимается! Девять лет службы товарища Кирилловой прошли с тем успехом, о котором говорят, что он непрерывно возрастает. В 1936 году она получила значок «Ударнику сталинского призыва».

Она же была первой стахановкой на Центральной станции, когда началось в стране стахановское движение.

Кириллова награждена денежной премией два раза. В третий раз ее премировали бесплатной высылкой в ее адрес газеты «Гудок» и журнала «Работница».

Наконец, 23 ноября 1939 года указом президиума Верховного Совета СССР Александра Афанасьевна Кириллова была награждена орденом «Знак Почета». Лишь две бодистки, сменяющие друг друга на одном аппарате, работающем с Дальним Востоком, имеют эту высокую награду. Они ее заслужили, заработали. Две из семисот пятидесяти товарищей!

Пример этих доблестных работников воодушевляет всех остальных бодистов и бодисток, этих будущих орденоносцев. В нашей стране так уже повелось, что успехи товарища вызывают не зависть, а радость, соревнование с ним, стремление догнать и перегнать его, усилить производительность своего труда и тем самым принести удвоенную пользу трудовому государству. Александра Афанасьевна, получившая за короткий срок своей службы столько наград, не останавливается на достигнутом ею производственном успехе. Сейчас она установила для себя самой боевые задания. Норма выработки на аппарате Бодо за восьмичасовую смену — 5 000 слов передачи и 6 000 слов приема. Александра Афанасьевна взяла на себя обязательство добиться 6 000 слов передачи и 6 000 слов приема. И она, безусловно, этого достигнет! Смелая, живая, энергичная, орденоносец в 28 лет, Александра Афанасьевна говорит о будущей своей норме уверенно, белые красивые зубы ее блестят, темные глаза смотрят лукаво.

Сводка выработки будет выводиться за месяц. Но уже на последнем ночном дежурстве, самом трудном и утомительном для всякого работника, товарищ Кириллова выработала больше, чем вырабатывала раньше. Она проверила себя и убедилась, что при усилении внимания и трудового напряжения в работе можно пе-

редавать и принимать больше чем 220 букв в минуту, установленных как норма для аппарата Бодо; вот потому-то и улыбается Александра Афанасьевна, удовлетворенная своим опытом. Чувствуется, что она не удовольствуется и этим своим достижением, пойдет дальше, сможет увеличить выработку без ущерба и качества работы и без вредного напряжения сил бодиста.

Дочь лефортовского сигналиста — только одна из многих советских женщин, самоотверженно работающих на благо своей великой родины. Этой молодой бодистке следует подражать всем, кто еще не успел проникнуться сознанием, что такой труд — долг каждого советского гражданина перед своим народом. Подражать Александре Афанасьевне, встать рядом с этой бодисткой-орденоносцем — большая честь и доблесть.

☆

ПОЛЯ НАГОВИЦЫНА

НИКОЛАЙ БЕРЕНДГОФ

1

Винтообразным облаком
    восходит
Горячий пар
    и тает над трубой.
Летят огни
    в безмолвном хороводе,
Полям кивая
    светлой головой.
Дай оглянуться!
    Хлопьями намокнув,
Здесь ожиданье
    шпалами легло.
Экспресс промчался.
    Улыбнулись в окнах,
Миг отлетел...
    И радость унесло.
Тревожно дышит
    высота сырая,
Над речкой мрак
    печален и глубок.
Ты чувствуешь,
    как птицы замирают...
Один состав
    идет другому в бок!
Все порошит
    стеклянным снегом мелким,
Огонь мигает
    в темноте глухой,
И ты бежишь,
    и переводишь стрелки,
И падаешь,
    закрыв лицо
        рукой.

В ушах твоих
    гудит железный гомон,
В глазах живых —
    дыханье темноты.
Над головой
    идут, стуча, вагоны,
Лицом к земле
    лежишь под ними
        ты.
«Последний раз
    взгляни на жизнь большую!»
От страха ветер закричал
    и стих
И теплые еще в дыму
    целует
Обрывки платья
    и волос твоих.
Как злая вьюга
    губы обметала,
В прохладных звездах
    полночь голуба,
Декабрьский воздух
    холодом металла
Дотронулся
    до воскового лба.
И голос твой
    величественно, строго
Раздался в первобытной тишине:
«Вам жаль меня!
Я всех спасла:
    Вас много!
Товарищи,
    не плачьте обо мне!»

2

Ты поезд
с грузом взрывчатым
спасла,
Остановив его
в смертельном срыве,
За горы дальние
заря ушла,
Вокруг тебя —
товарищи, родные...
Уйдет луна,
туманами омыта,
Зима на стеклах
вырежет цветы,
Я песнь спою
глазам твоим раскрытым,
которые,
как горный снег,
чисты.
Ты вновь живешь,
мечтаешь утром ранним,
Работаешь без устали,
пока
Идут неслышно
будто на экране
Из Чусовской
в столицу облака.

3

Мороз пылал
серебряным огнем,
Над Чусовской
звенел косою ветра...
Казалось, он
сливал с небытием
И поезда,
и дрожь замерзших кедров.

4

Скрывала каменные ребра гор
Густая темень,
шапкой-невидимкой,
Их рисовал белесоватой дымкой
Распахнутый экспрессами простор.
Медведями
здесь шевелилась хвоя,
И ты старалась
воздух весь вдохнуть.
Тебя гроза
закаливала к бою
И молнии
указывали путь!

5

Здесь летом зелень
в солнечной резьбе,
Здесь птица каждая,
листок и ветка
О стрелочнице говорят везде
Всей теплотою
золотого света.
Ныряют искры,
и ложится мгла
Над речкою,
над берегом,
над полем...
Как я хотел бы,
чтобы песнь о Поле
В просторах родины
не замерла!

Москва

*

БРИГАДИР ГРУЗЧИКОВ

ЗИНАИДА РИХТЕР

Город Владимир.

Крепкий мороз. Буран.

Тучи крутящейся снежной пыли взметаются выше мачт семафоров.

Тревожно перекликаются сигнальные рожки и разноголосые гудки маневрирующих паровозов.

В декабрьских сумерках и вьюге обманчиво и слабо мерцают издалека синие и красные огни.

Время от времени снежный ураган затихает. В редкие мгновения прояснения перед новым, еще более сильным налетом обжигающего ветра и слепящего снега показывается по правую сторону полотна обрывистая гора, увенченная древней кремлевской стеной и не менее древними белыми соборами. По деревянной лесенке, ведущей к городу, поднимаются и спускаются владимирские граждане.

Переходим новый путепровод, перекинутый через все пути. Здесь снег под ногами стал черным от угольной пыли. Впереди, где-то поблизости, с пулеметным стуком сыпятся мерзлые глыбы, — мы приближаемся к месту выгрузки каменного угля, к так называемому «угольному складу».

На путях — длинный эшелон с драгоценным грузом минерального топлива: четырехосные вагоны, полувагоны и открытые платформы с горами угля.

По мере разгрузки вагонов вокруг них вырастают на белом снегу черные навалы.

Мороз такой, что дыхание захватывает. Снежные шквалы едва не сбивают с ног грузчиков с тяжелыми тачками. Но выгрузка идет стремительно — бригады грузчиков берут вагоны приступом.

В середине зимы, в самые сильные морозы для грузчиков обычно наступают «горячие деньки»...

Паровозы пожирают увеличенные порции угля. Малейшее затруднение с топливом, задержка разгрузки вызывают расстройство транспорта, снабжения, нормальной жизни всей страны.

Грузчики перекликаются характерным оканьем владимирских и ивановских колхозников, но иногда в местный говор вплетаются

гортанные восклицания грузчиков татар и башкир, прибывших из дальних районов «в командировку» в помощь владимирцам.

...Грузчик, катящий по доске тяжелую тачку с углем, повернул голову в нашу сторону, и мы увидели раскрасневшееся женское лицо с упавшей на лоб длинной поседевшей от инея прядью волос. Девушка-грузчик исчезла в морозном тумане.

Черные навалы угля подступили к самому составу, который разгружает стахановская женская бригада Муруговой.

Вдали, где-то на самом склоне угольной горы, маячит тоненькая женская фигурка, сбрасывающая железной совковой лопатой мерзлые глыбы. Бригадир всегда оставляет для себя самое неудобное место.

Настя Муругова и ее стахановки-грузчицы не обладают, конечно, развитой физической силой профессионалов. Но работают они очень хорошо, а случается, оставляют далеко позади себя и мужские бригады грузчиков.

— Жаль, что мы немного опоздали, — говорит сопровождающий меня производитель работ. — Вам нужно было бы посмотреть, как вскрывает вагон женская бригада Муруговой. Не пропадает даром ни одной секунды. Места и роли заранее распределены. Одна открывает люк, другая подкладывает железный лист, чтобы удобнее было брать с земли лопатой мерзлые глыбы, третья уже орудует ломом...

Когда вагон, который надо разгрузить, поставлен на свободное место, открывают люк, и уголь сам постепенно высыпается. Остается только выбрать его из-под вагона и отбросить в сторону. Но если место уже завалено выгруженным углем и навал — почти вровень с платформой вагона, то работа сложнее. Приходится класть сходни и доски, по навалу отвозить уголь в тачках и сваливать в нескольких метрах от вагона.

Грузчики-мужчины время от времени, как по команде, втыкают лопаты в уголь и, став спиной к ветру, закуривают. На эти узаконенные обычаем перерывы уходит много драгоценных минут.

Стахановки Насти Муруговой, работающие непрерывно, успевают закончить выгрузку вагона и начать разгружать другой, пока мужчины курят.

Успешность и быстрота выгрузки в значительной степени зависят от того, как подготовился к ней бригадир, как положены сходни и доски по угольному насту. Если доска положена неровно, то тяжелая тачка с углем может сойти с нее, опрокинется, и произойдет большая задержка.

Настя Муругова всегда сама кладет сходни и внимательно проверяет настил досок. Заметив малейшую неправильность, немедленно подкладывает, где надо, несколько кусков угля...

Угольная гора Насти Муруговой быстро тает.

Молодой татарин-грузчик, опершись на лопату, засмотрелся на работу стахановок.

— Смотри, как опередили вашу бригаду, а начали с вами

одновременно, — обращается к нему мой спутник. — Вот, учитесь у женщин, как надо работать.

— Сколько вагонов за эту смену выгрузила бригада Кондратьевой? — кричит сверху Настя Муругова.

— Успокойся, не больше твоего, — смеется прораб.

— Азартная работница, — говорит он, когда мы отходим. — Никому не даст себя обогнать. За смену, шутя, одна выгружает вагон в 30 тонн угля и зарабатывает больше многих мужчин-грузчиков. Бригада Муруговой всегда перевыполняет норму.

С тех пор как бригадира другой женской бригады Марию Кузьминичну Зеленкову выдвинули комендантом общежития грузчиков, Насте Муруговой не с кем соревноваться.

Зеленкова почти на двадцать лет старше Насти, но тоже стахановка; яростно соревновалась с Настей.

— Подойдешь, бывало, к Зеленковой, — рассказывает прораб, — первым делом спрашивает, сколько выгрузила бригада Муруговой. Скажешь ей в шутку, что, мол, вдвое больше, а она примет это всерьез да и выгрузит еще больше. Узнает об этом Муругова и не успокоится, пока не поставит новый рекорд. Так у них и шло. Глядя на этих стахановок, мужчинам-грузчикам поневоле приходилось подтягиваться.

Не так-то легко быть бригадиром грузчиков, а тем паче грузчиц. Народ приходит в бригаду самый пестрый. Бригадир должен хорошо знать людей, уметь подойти к каждому, удержать и заинтересовать человека.

Анастасия Григорьевна Муругова по отзывам всех обладает особым талантом перевоспитывать людей. В ее бригаде завзятые лентяйки становились стахановками.

В дореволюционное время грузчики, работавшие на пристанях и на железной дороге, были большей частью бездомным людом, спали в ночлежках и где придется, а умирали где-нибудь под опрокинутой баржей или под вагоном.

Теперь основные кадры грузчиков формируются из колхозников. Многие колхозники отправляются на зиму работать на железную дорогу. Понравится — остаются. В среднем грузчики зарабатывают от 400 до 600 руб. в месяц.

Грузчиков с большим стажем почти нет. Пять лет — почти предельный стаж грузчика. Обычно через несколько лет хорошо зарекомендовавший себя грузчик посылается в какую-либо специальную школу, вуз, становится инженером, летчиком...

Герой Советского Союза товарищ Коккинаки в свое время тоже носил на спине пятипудовые мешки в черноморских портах...

Против Владимирского вокзала через площадь — деревянный двухэтажный домик, — контора первого грузового района и общежитие грузчиков.

В первом этаже — душевая. Придя с работы, грузчики прежде всего принимают теплый душ. Вода смывает вместе с грязью и угольной пылью и усталость. Молодежь прямо из душевой неред-

ко отправляется в красный уголок, где всегда имеются свежие газеты.

В кухне общежития — день и ночь горячая плита и кипяток, которыми можно пользоваться во всякое время.

Во многих городах гостиницы оборудованы и содержаться хуже, чем это общежитие грузчиков.

Во втором этаже две половины — мужская и женская. Спальни с чистыми занавесками, цветами, опрятными койками, тумбочками.

В красном уголке вечером трудно узнать грузчиков и грузчиц, работавших днем на погрузке в валенках и телогрейках, с лицами, посыпанными черной пудрой.

Девушки танцуют в модных платьях, изящных туфлях, а молодые люди — в приличных костюмах.

В кабинете начальника погрузочной конторы за одним из столов сидит пожилая, степенная женщина в форменной тужурке железнодорожника. Ее обступили «командированные», только что прибывшие из других районов грузчики.

— Товарищ Зеленкова, примите удостоверение.

— А воинские билеты кому сдавать?

— Товарищ Зеленкова, выпиши талон на обед.

Наконец, мы остаемся одни.

— Так это вы — «соперница» Насти Муруговой? — говорю я коменданту.

— Было дело. Горячо соревновались.

В строгих глазах Зеленковой вспыхивают задорные искорки.

— Мы встретились с Настей, кажется, в тридцатом году, — рассказывает Мария Кузьминична. — Я сразу же подумала тогда: «из этой будет толк», и, как видите, не ошиблась. Настя словно родилась грузчицей. С одного слова и взгляда все понимает и перенимает. В общем наша работа не слишком сложная, но все же надо усвоить некоторые приемы. Надо уметь взяться и за лопату.

Грузчик привыкает к одной лопате, и она у каждого своя собственная, которую он бережно хранит. На тяжелых земляных разгрузочных работах, если неумело действовать лопатой, можно быстро выйти из строя. Можно даже неловким поворотом сломать себе позвонки.

Настя работает удивительно быстро и ловко. Опытный старый грузчик за ней не угонится. Мне приходилось видеть ее и на разгрузке угля, картофеля, зерна, — всюду она первая. Иногда приходится разгружать вагон — рассыпной груз — с перевесом. Двойная работа. Надо выгрузить из вагона, затем подать на весы. Так Настя Муругова у нас опережала весовщика. Весовщик не успевал за ней взвешивать и записывать.

На угольном складе у нас на специальной доске ежедневно отмечалось, какая бригада сколько разгрузила вагонов и тонн.

Бывало придешь на работу и первым делом смотришь, сколько разгрузила за предыдущую смену бригада Насти Муруговой.

— Я тоже считалась неплохой грузчицей и бригадиром, — скромно говорит Мария Кузьминична.— Очень меня подзадоривало соревнование с Настей.

*

Бригадир А. Г. Муругова с мужем занимает отдельную комнату в соседнем с общежитием доме. Муж ее также работает грузчиком.

Анастасии Григорьевне Муруговой тридцать лет. Она местная уроженка из села Чирикова за станцией Боголюбово Горьковской железной дороги.

Отец ее был бедняк, не имевший ни коровы, ни лошади. Мать вечно болела. Кроме Насти у Муруговых было еще двое детей.

Рано овдовев, мать вторично вышла замуж. Отчим не жалел ее детей. Настин брат ушел из дома и поступил в Коврове «на железку».

С уходом брата Настина жизнь стала еще тяжелее. Отчим заставлял девочку исполнять непосильную работу, ездить в лес за дровами, колоть дрова, пахать.

Настя с сестрой были вечно голодны. Самолюбивая девочка больше всего страдала от того, что ей не в чем было выйти на улицу.

— Подруги гуляют, а я дома сижу, плачу, — рассказывает Анастасия Григорьевна, — не в чем выйти — ни платьишка, ни «бареток». Мать как-то решилась продать на базаре кое-что из молочных продуктов и купить нам с сестрой ситцу. Так отчим целый год ее этим попрекал.

Настя сказала матери, что больше не может так жить. Она ушла из дому и нанялась за семьдесят рублей в месяц батрачкой к соседу-кулаку в том же селе.

В чужих людях работала от зари до зари, как и дома, но по крайней мере смогла отложить немного денег. На сбереженные деньги Настя «справила» себе пальто и купила на базаре скрипучие «баретки».

— Выходи-ка лучше замуж, чем по чужим-то людям жить, — уговаривали девушку соседки.

У работающей девушки не было недостатка в женихах. Но замуж она вышла неудачно. Свекровь попалась злая, а муж слабохарактерный — во всем покорялся матери. Убедившись, что ей не ужиться, Настя снова решила уйти в батрачки. Отработала пахоту у кулака, а затем поступила на кирпичный завод близ станции Гребешки. От людей узнала, что на железной дороге хорошо зарабатывают грузчики. Собрала на билет и уехала во Владимир. И вот с 1930 года Муругова работает грузчицей.

Настя с детства была приучена к тяжелой работе. На кирпичном заводе ей приходилось переносить тяжелые кирпичи, а в вы-

ходные дни она еще подрабатывала на лесозаготовках. Однако, когда она начала работать на разгрузке угля, у нее первое время после восьмичасовой работы сильно ныла спина и на ладонях от лопаты вздувались пузыри.

Но скоро она привыкла и могла уже работать полторы-две смены под ряд.

Подруги с большим, чем у нее, стажем стали обращаться к ней за помощью.

— Настя, покажи, как опрокидывать тачку. У тебя так ловко получается...

Норма грузчика — семнадцать тонн за смену. Муругова стала выполнять эту норму в 4—5 часов вместо 8. Зарабатывала она до 25 рублей в сутки, жила она очень экономно.

Настя не могла забыть обид своих детских лет, и каждое приобретенное на заработанные деньги платье доставляло ей особую радость. Она любит хорошо одеться.

Скоро Анастасию Григорьевну назначили бригадиром.

— Муругова, смотри, мужчины опять курят, а мы все без перерыва работаем, — говорила ей какая-нибудь из новеньких.

Бригадир отмалчивался.

А в день первой своей получки та же новенькая с удивлением убеждалась, что ее заработок превышает мужской.

— Муругова, как же это так?

— А вот так же, — отвечала Настя. — Пока мужчины курили, ты работала. Сложи эти минутки, вот и получится разница.

— Феня из бригады Муруговой опять в новом платье, — удивлялись грузчицы другой бригады.

— Муругова, давай кончать, спине больно: завтра, пожалуй, и на работу не выйдешь.

— Да завтра может быть и разгрузки-то не будет, — отвечала Настя. — Вот разгрузим еще один полувагон и — шабаш.

— Эх, девоньки, постараемся для бригадира.

Но попадались и «трудные» грузчицы, с которыми бригадиру приходилось очень много работать.

Как-то поступила в бригаду к Насте краснощекая молодая украинка, энергичная, сильная, но необыкновенно упрямая. В бригаде ее сразу же прозвали «упрямицей».

Муругова старалась ей помочь советом, как и всем новеньким.

— Ту (такая у нее была поговорка), что ты все меня учишь, — недовольно отворачивалась та. — Не буду тебя слушать.

Муругова сделала вид, что не обращает на нее внимания, и совсем перестала к ней обращаться. Это подействовало. «Упрямица» как-то сама подошла к бригадиру и заговорила. Из нее вышла хорошая стахановка.

В декабре 1939 года в конце смены к Насте подошел парторг и сказал:

— Товарищ Муругова, сейчас же, как сменишься, приходи на митинг в депо.

Муругова была очень занята и не успела даже спросить его, по поводу чего митинг.

В помещении депо собрались железнодорожники всего района. Когда Настя Муругова вошла, ее оглушил взрыв аплодисментов — словно из гигантского транспортера уголь посыпался.

Настя поднялась на цыпочки, стараясь рассмотреть, кто на трибуне, кому так горячо аплодируют.

Оглядевшись, она к своему удивлению заметила, что присутствующие в зале и находящиеся на эстраде смотрят на нее и, вот чудеса, аплодируют ей.

Все остальное позже вспоминалось ей, как какой-то чудесный сон.

Сменялись ораторы и говорили только о ней, Насте Муруговой, о ее стахановской работе. Настя не помнила, как очутилась в президиуме. Ее обнимали, с чем-то поздравляли.

— Настя, ты должна сказать хотя бы несколько слов, — говорили ей.

— Да я никогда в жизни не выступала, — отговаривалась Настя. — И что я должна сказать?..

Тут только узнала она, что награждена орденом «Знак Почета».

В первый раз в жизни вышла Настя на трибуну.

— Спасибо партии и правительству... — робко, взволнованно начала было она.

Но в зале раздался новый взрыв, нарастающий грохот горного обвала...

В первых рядах стояли ближайшие товарищи Насти Муруговой — стахановцы, грузчицы и грузчики, а у них горячие сердца и крепкие ладони.

★

НА ПАРОВОЗЕ

В. ПЕРМЯКОВ

И знаком напев колес,
И без слов понятен.
Запевала — паровоз
И красив и статен.
По полям по золотым,
По степи ковыльной
Ветер стелет рваный дым
Белой пеной мыльной.
Вскинул руку семафор:
«Поезжай-ка мимо!
Вырывайся на простор
Родины любимой».
На машине грязи нет,
И в кабине чисто.
На помощнике берет
И на машинисте.
Ветер прядями волос
Налету играет,
И красавец-паровоз
Весь, как луч, сияет.
Нет мужских и женских дел, —
Всем одна дорога.
Место девушке везде,
Где работы много!

☆

Ашхабад

ДЕВУШКА ИЗ СЕЛА

ДМ. САХАРОВ

I

Маруся возвращалась с завода последний раз. С полдороги стало видно родное село Чернухино, раскинутое по отлогим скатам яра. Маруся убавила шаг. Какой резон спешить к матери с сообщением, что ее сократили! Да, сократили несколько человек, недавно окончивших школу заводского ученичества и работавших разметчиками. В результате рационализаторских мероприятий в котельном цехе они оказались не у дел. И Маруся тоже.

Ничего особенного в этом нет. Марусю не беспокоила безработица: стране нужны рабочие руки, их даже нехватает...

Тяготило ее другое: расставанье с только что усвоенным делом разметчика. Слепые чертежи она переносила на металл, который требовал человеческих усилий, чтобы превратиться в детали, в конструкции мощных сооружений. Маруся научилась видеть в чертежах каждую мелочь — до винтика, до заклепки с сизой окалиной. И теперь все это будет утрачено, позабыто.

Вечерело. По селу кое-где засветились ранние огни. Но Марусина мама экономна до скупости, и оттого долго еще чернеет маленькое оконце ее жилища.

Это ни хата, ни землянка. Уж который год эти три стенки, прилепленные к соседскому каменному сараю, служат кровом для большой семьи Егора Афонина! Хата?.. Она была у Егора. Вон, в двадцати шагах видны остатки ее обгорелых стен.

...Это случилось пасмурным осенним утром. Маруся собиралась в школу, мать печку топила — готовила завтрак, когда открылась дверь, и отец страшным голосом крикнул с порога: «Горим!»

Прожили зиму в чужой хате, а весной построил отец эту «времянку», поселил в ней шесть душ семьи и умер, бедняк, не доживши до колхозного строя, не устроивши детей...

Авдотья Тимофеевна встречала дочку на пороге хижины. Маруся поведала матери свою печаль.

II

Целое лето девушка работала с матерью на обширных полях тогда еще молодого колхоза. Изредка бегала в Дебальцево, наведывалась насчет работы. В разметчиках завод больше не нуж-

дался, а большой Дебальцевский железнодорожный узел требовал от поступающих совсем иной подготовки.

Подул ноябрь. Мария опять отправилась в Дебальцево.

— Устроилась, — весело сообщила она матери, когда вернулась. — Буду пока вагоны отоплять, а там — увидим.

Истопница Мария Афонина всю зиму работала в пассажирском вагонном резерве. Ведерком подтаскивала к вагонам уголь со склада, колола его обушком, закладывала в топки. «Напудренная» угольной пылью, уходила она домой с дежурства. Цепочка грязных следов ее валенок тянулась по снежной дороге далеко к Чернухину.

Присматривалась Авдотья Тимофеевна к профессии дочери. Вздыхала, перечисляла дочкиных ровесниц, подруг, с которыми вместе в семилетке училась. Одни работают в конторах, другие — в магазинах, третьи — на телеграф пошли, а Ольга Клочкова стала учительницей в чернухинской начальной школе. Только Авдотьиной дочке «учеба не впрок». Училась хорошо, старательно, с неграмотными занималась на селе. Думалось, хоть младшая дочка порадует мать, а на деле — ни радости, ни покоя. Истопница!.. Ну чем это отличается от того, чем была полна жизнь самой Авдотьи Тимофеевны, когда она бедовала работницей в Марусином возрасте? Сколько тогда всяческой грязной работы доставалось ее рукам на чужих дворах! Но она была бедна и неграмотна, за прошлое ей не обидно. Обидно за Марусю. Уж не беднякам ли советская власть открыла ко всему дорогу! Кто же теперь виноват, что ее Маруся — только истопница!

И Марусю не устраивала ее служба, хотя и не казалась ей зазорной. Она присматривалась к людям, к работе железнодорожного узла и утешала мать:

— Повремени, мама! Моя жизнь еще только начинается.

Наступила весна. Зеленела степь. С открытыми окнами пошли пассажирские поезда и к югу и к северу. Стали не нужны истопники вагонов. Марусе Афониной поручили топить большой куб, из которого брали горячую воду для мытья полов в вагонах.

Она не роптала, не жаловалась. И только когда комсомольская организация обратила внимание на неправильное использование грамотной и квалифицированной работницы, ее перевели на конторскую работу, но... стали перебрасывать с одного места на другое. Из делопроизводителей личного стола — в статистики по учету отцепок вагонов из-за технической неисправности; из статистиков — в помощники вагонного диспетчера... Так прошло больше года.

Это нравилось матери, не сетовала и Маруся. За год девушка немного ознакомилась с системой управления вагонным хозяйством на участке. На что это могло бы ей пригодиться, она не знала, но была довольна, что становится понятнее сложнейшая железнодорожная машина.

Убедившись на опыте, что к конторской работе у нее нет

большой склонности и что в железнодорожном деле можно применить знания, полученные в школе ученичества и на заводской практике, Маруся поступила слесарем. И снова к Авдотье Тимофеевне дочка стала возвращаться после работы с измазанными руками, а иногда даже с побитыми пальцами.

Слесарничала Маруся на безотцепочном ремонте. Владимир Курмазенко и Тихон Мясоедов, с которыми она работала, были хорошие парни: дело знали неплохо, работали добросовестно. Было с кого брать пример. Они бережно относились к девушке-слесарю, столь редкому в то время явлению на железных дорогах, не заставляли ее подносить к вагону тяжелые детали, не оскорбляли ее слуха «невзначай оброненным» словом. И девушка платила товарищам прилежанием, готовностью сделать собственными руками все, кроме переноски тяжестей.

Дома у Маруси кроме Инструкции вагонного слесаря появилось много других книг. Она изучала «Правила сигнализации», «Инструкцию осмотрщика вагонов», книги по вагонному делу, по технологическому процессу, по технике погрузки и разгрузки подвижного состава. Она самостоятельно готовилась к экзамену на осмотрщика вагонов.

В августе 1936 года слесарь Мария Афонина пошла на экзамен. Экзаменовали начальник пятого вагонного участка Северо-Донецкой железной дороги, старший вагонный мастер и еще незнакомые люди, недоверчиво рассматривавшие девушку, дерзнувшую претендовать на «мужскую профессию». Маруся слышала, как стучало ее сердце, когда она ступила на разостланный в кабинете ковер. «Просыплет», — подумала она, не встретив ни одного поощряющего взгляда.

III

Авдотье Тимофеевне дочка принесла удостоверение в серой коленкоровой обложке и с фотокарточкой. Документ утверждал за Марией Егоровной Афониной звание осмотрщика вагонов, сдавшего экзамен на «отлично».

Мать поглядела на карточку, приштемпелеванную в углу лиловой печатью, качнула головой, потом опять поглядела на карточку, изображающую скромное лицо дочери. Ей показалось, что в изображении отчетливо повторены черты лица покойного мужа. Но тот был не такой цепкий. И поняла Авдотья Тимофеевна, что нельзя сравнивать дочь с подругой, стоящей за прилавком в магазине!.. Не таковская была Маруся!

Выдали Марии Афониной контрольный молоток на длинной ручке, железную складную метровку, кронциркуль, шаблон для измерения гребня у колеса, гирьку на шнурке для определения перекоса вагонного кузова и послали девушку в парк отправления товарных поездов работать осмотрщиком вагонов.

Уже около двух лет шла организованная по-новому борьба за здоровый вагон. Давно была ликвидирована арена междудорож-

ного сутяжничества — пресловутые обменные пункты. Каждая станция обязывалась отправлять только вполне исправные вагоны. Работа вагонника контролировалась рублем. Если выпущенный на линию вагон отцеплялся из-за пропущенной неисправности, этот случай не только фиксировал статистик, каким недавно работала Мария Афонина. Отцепка отражалась и на заработной плате ротозея.

Новый осмотрщик Афонина помимо досмотра за работой слесарей не упускала случая беседовать с ними, обнаруживая такую осведомленность в деле, какой старым кадровикам впору было позавидовать. Девушка скоро завладела расположением подчиненных мужчин. Стали уменьшаться задержки поездов по причинам технического порядка и отцепки на линии.

Дело у Марии пошло ровным ходом. Работы хватало: по двадцать с лишком поездов за дежурство уходило от нее из парка.

Изредка заглядывало начальство. Посмотрят: люди работают, запасные части подготовлены на стеллажах, а пришедшие в негодность не залеживаются на междупутьях. Придраться не к чему, показатели работы неплохи. Все понемногу привыкли видеть девушку с молотком на длинном черенке, выстукивающую бандажи колес, накатанные до блеска. Иногда похваливали ее товарищи на комсомольских собраниях.

Однажды Мария услышала, как за вагонами говорили про нее:

— ...справляется деваха...

— Кто не справится на отправлении! А поставь ее в сортировочный парк, часу не пройдет — колесом раздавит!

Мария пошла к начальнику проситься в сортировочный парк.

...Работала она и в сортировочном парке — не «раздавило». И в парке прибытия — не «задавила» ее работа, когда приходилось принимать до сорока поездов за смену. Ни отмен, ни задержек поездов не было у шустрой девушки, вчерашней истопницы, ставшей командиром отряда, призванного бороться за здоровый вагон.

IV

Год прошел. Многое изменилось на вагонном участке. Осмотрщик вагонов Мария Афонина поработала во всех вагонных парках, сжилась с делом, сроднилась с народом.

Афонина перестала казаться диковинкой среди армии железнодорожников Дебальцевского узла. Вагонники здесь пережили дни необычного напряжения: на вагонном участке было вскрыто вредительство. Приехал на участок новый начальник А. П. Слета, стал знакомиться с кадрами и обнаружил не одну Марию Афонину в должности осмотрщика вагонов. Начинала пробовать свои силы в этом деле еще Маруся Мурзакова.

Новый начальник заинтересовался ими, проверил показатели работы. За полгода у Марии Афониной не нашлось ни одного пропуска неисправных вагонов. Начальник присматривался к рабо-

те комсомолки-осмотрщика, расспрашивал о ней в беседах со старыми кадровиками, с комсомольцами. Отзывались о ней хорошо.

Одним из последствий вредительства был суточный остаток до трехсот больных вагонов в текущем ремонте. Ликвидировать этот прорыв пошла Мария Афонина со всей своей сменой в свободное от дежурства время. Пошли и другие осмотрщики со своими подручными. Через два месяца упорной борьбы остаток больных вагонов был сведен к единицам.

И выдвинули Марию на должность старшего осмотрщика. Все вагонные парки в смене вверили девушке. Большой — в 60 человек — отряд вагонников поступил в ее распоряжение. Рядовые осмотрщики, слесари, кровельщики, плотники, смазчики, автоматчики стали работать под руководством Маруси. Смена Афониной заключила соцдоговор со сменой Валова. Объектом соревнования были два основных обязательства: 1) не допускать ни отмены, ни задержки поездов из-за неоконченного ремонта вагонов, включенных в состав; 2) не пропускать неотремонтированных вагонов в парк отправления.

Новый начальник участка появлялся на планерках, которые проводила Мария Егоровна перед началом работы смены, помогал разобраться в причинах самых мелких недочетов, учил бороться с ними. Умелая организация планерок не замедлила сказаться на успехах работы смены. И скоро Мария Афонина стала сменным вагонным мастером.

Комсомольская организация теперь уже не ограничивалась похвалами. Молодой мастер-комсомолка опиралась на поддержку комсомольского и партийного коллектива. Марии Егоровне дали квартиру, и Авдотья Тимофеевна переселилась из Чернухина в Дебальцево к дочке — начальнице лучшей стахановской смены вагонников.

Ни отмен, ни задержек поездов не стало в те дни, когда дежурила смена, которую возглавляла Мария Афонина. Несколько человек партийцев, полтора десятка комсомольцев, не уступающих в работе старым кадровикам, составили ударное ядро, от которого не отставали беспартийные рабочие. В смене снизилось количество отцепок с передачей вагонов в деповской и текущий ремонт. Раньше для замены неисправного упряжного крюка или шпренгеля под швеллерным брусом вагоны отцеплялись от поездов, подавались в депо или на ремонтные пути, где простаивали сутки и больше. У Афониной такие вагоны задерживались на час. Рабочие старались удивить друг друга чистотой и скоростью работы. Слесари Козьма Чмырь и Семен Горобец за 15—20 минут производили смену цельнокорпусной литой буксы у четырехосных вагонов, на что раньше тратилось полтора часа.

По Марусиной дороге пошли и другие девушки. Осмотрщиками вагонов стали работать Дуся Потапенко, Варя Власова и Лена Ефанова, которую готовила в осмотрщики сама Мария Афонина.

За отличную работу не однажды премировали Марию Егоров-

ну. От народного комиссара она получила в награду именные часы.

Девушка из села Чернухино обрела свою «полочку» в жизни. Стало широко популярно ее имя как человека, настойчивого в достижении цели. Однажды на слете передовиков-железнодорожников Дебальцевского и Лиманского узлов было выработано обращение к работникам транспорта, в котором говорилось: «...работайте и отправляйте поезда так, как товарищ Афонина!..»

Этим было сказано много, но далеко не все. Мария Егоровна — человек упорного стремления к знаниям. Она считала долгом учиться. И в марте 1938 года ее послали в Артемовск на курсы по повышению квалификации командиров-железнодорожников.

V

Не забыть никогда Марии Егоровне эту дату — 19 мая. Начальник учебной части несколько раз приоткрывал дверь аудитории и, как только зазвучал заливистый звонок, торопливо вошел.

— Вас, вас мне нужно, — обратился он к Афониной. — Пожалуйста... поскорее ко мне...

Мария Егоровна еле успевала за ним по коридору. А в кабинете начальник сообщил, что Марию Афонину спешно вызывает начальник политотдела Дебальцевского отделения и что она должна выехать сейчас же. А в чем дело — не сказал.

Села Мария Егоровна в вагон — сердце не на месте. Мучили всяческие догадки.

Казалось, медленно бежали под полом колеса и слишком длительны были стоянки поезда на станции. Наконец, вагон зашатался на крутых поворотах стрелочных улиц станции Дебальцево, защелкали под колесами крестовины, замелькали мимо окон огни стрелочных флюгарок.

Еще поезд не остановился — Мария прыгнула на перрон и побежала в политотдел. Через ступеньку, через две отмахивала Маруся по лестнице на второй этаж.

Начальник политотдела поднялся с места, когда она вошла в кабинет.

— Да, вызывал, — сказал он, предлагая садиться. — Как там у тебя с учебой, расскажи.

Мария рассказывала, «как с учебой», отвечала на вопросы о родных, о селе Чернухино, о работе на механическом заводе, о том, как истопницей работала. «А зачем все это нужно?» — не переставала думать она.

И когда начальник политотдела назвал причину столь спешного вызова, Мария Егоровна не поверила ушам. Переспросила.

Да, 17 мая армия работников Дебальцевского железнодорожного узла кандидатом в депутаты Верховного Совета Украины выдвинула Марию Егоровну Афонину — дочь бедняка-крестьянина села Чернухино Ворошиловского района Донецкой области. В ру-

ках у Марии оказался еще пахнущий краской номер газеты. Она прочла это сообщение, и теплые слезы застлали ей глаза...

— ...Иди, отдыхай, — сказал начальник, — а завтра я провожу тебя в Орджоникидзевский горком партии и горсовет.

С газетой в руках Мария явилась к Авдотье Тимофеевне. И не было еще никогда в жизни матери и дочери такой трогательной встречи, таких счастливых минут, как в этот вечер 19 мая.

В газетах печатались портреты Марии Егоровны. О ней писали земляки, товарищи по работе на транспорте, подруги по школе. Работница Дебальцевского механического завода А. М. Моисеева писала о Марии Егоровне и родном ее селе Чернухине, из которого вышли инженеры, врачи, педагоги, летчики, воспитанные коммунистической партией и советской властью. «Быть бы Марусе неграмотной при старом строе, — писала т. Моисеева, — бедовать бы в няньках, как довелось ее матери... Образцовой работой на благо родины, чутким сердцем и крепким характером завоевала Маруся наше доверие»...

На собрании 1 650 горняков шахты «Юный коммунар», как и на других шахтах, рабочие и домашние хозяйки агитировали за кандидата сталинского блока коммунистов и беспартийных Марию Егоровну Афонину. По селам, по городам — Дебальцево и Орджоникидзе — расклеивались портреты девушки, доблестным трудом завоевавшей доверие и славу.

Марию Егоровну звали избиратели к себе на шахты, на заводы, в колхозы. Она ездила к ним, беседовала, рассказывала о себе. На многотысячном митинге в Орджоникидзе она говорила:

— В моей биографии нет героических страниц. Родители жили всегда в недостатке, всегда впроголодь. Зато теперь, под солнцем Сталинской Конституции, цветет моя юность. Она тоже ничем не отличается от жизни советской молодежи... Что я хорошо работаю — это не моя личная заслуга. Этим я обязана воспитавшему меня ленинскому комсомолу и большевистской партии. Так обязан работать каждый патриот нашей социалистической родины...

И 26 июня 1938 года Мария Егоровна стала депутатом Верховного Совета Украины от железнодорожников Дебальцевского узла, жителей города Орджоникидзе—бывшего поселка Енакиево, от четырех шахт и девяти сел, входивших в Орджоникидзевский сельский избирательный округ.

VI

Так началась новая жизнь девушки из села Чернухино — вагонного мастера и государственного деятеля. Ей — слуге народа — понадобилось по-новому распределить время. Месячный график сменной работы на вагонном участке у мастера Афониной уплотнился на восемь дней. В эти свободные от работы на транспорте дни она работала при Дебальцевском горсовете, принимала

посетителей, а дома разбирала письма и жалобы избирателей. Писала, звонила, распоряжалась.

В первые же дни ее депутатской деятельности к ней обратились председатель Дебальцевского горкомхоза и директор чернухинской школы, в которой когда-то сама Мария Егоровна училась грамоте. Школа требовала электрического освещения, горкомхоз просил усилить подачу воды в город. И надо было еще выбирать свободные дни на поездку в Артемовск к начальнику Северно-Донецкой железной дороги с просьбой подвести к школе осветительную линию от вокзала. Ездила она в Горловку, в Донбассводтрест, ездила в Сталино и добилась переключения водопроводной магистрали с усилением напора воды в сторону города.

В толстых папках у Марии Егоровны подшиты официальные жалобы, товарищеские письма избирателей и сообщения должностных лиц о принятых по жалобам мерах.

Пенсионер В. Ф. Бондаренко в одном из писем жалуется на волокиту местных органов собеса, опошляющую продиктованное Сталинской Конституцией право на обеспеченный покой старости. Он ратует не только за себя; в его большом письме длинный список лиц, страдающих от волокиты. В другом своем письме он горячо благодарит депутата за проявленную заботу, за охрану закона, за который он «до конца жизни будет благодарить великого его творца — любимого товарища Сталина». Как близкому другу автор письма рассказывает Марии Егоровне о своей жизни, о том, как хорошо живут его сыновья, чем они радуют его, старика, что пишут ему из разных концов советской земли.

Бережно хранит Мария Егоровна документы, в которых высказаны большие и маленькие личные печали и радости избирателей.

Вызывали ее в Москву в НКПС на аттестацию. Вернулась Мария Егоровна в Дебальцево с новыми обязанностями. НКПС уполномочил ее принимать от Дебальцевского вагонного депо товарные вагоны из среднего, годичного и текущего ремонта. Только опытнейшие мастера вагонного дела удостаиваются такой чести и доверия от государства. Надо уметь видеть все великое множество крупных и мельчайших деталей, оснащающих вагон, следить за правильностью нанесенных на него трафаретов.

Требовательность новой приемщицы сразу почувствовали старые мастера вагонного депо. Пришлось им уступать в жестоких спорах из-за проката бандажей, из-за толщины гребня. Оскандалились мастера, когда Мария Егоровна обнаружила старательно замаскированное отсутствие шурупов в раме углового крепления к половому настилу платформы. Злого умысла не было. Просто не оказалось в мастерских нужных шурупов, а попытка «провести» приемщицу закончилась позорным провалом.

Минувшим летом по району проводилась урезка излишков приусадебных земляных участков, отведенных для личного пользования колхозников. Самым неблагополучным в смысле разбазари-

вания земляных фондов оказалось село Марков Яр. Там нашлись «шустрые» люди, ухитрившиеся получить под личные огороды отрезы земли величиной в несколько гектаров. Мария Егоровна поехала и туда, сменив инструкцию и руководства по вагонному делу на Сталинский Устав сельскохозяйственной артели.

Все село собралось слушать, что скажет депутат. Мария Егоровна спросила, сколько наберется земли, если все четыреста дворов в Марковом Яру разберут по три гектара на одни руки.

— ...А сколько тогда останется земли у колхоза?.. Кого можно будет в этом случае считать на селе колхозником по Сталинскому Уставу? И что от колхоза останется?..

Вопросы не требовали ответа. Бессмысленность споров о переросших норму приусадебных участках была ясна. Ясно стало всем также, отчего меньше вырабатывают трудодней те колхозники, у которых были велики свои огороды.

...А к вечеру Афонина вновь в вагонном депо принимает отремонтированные вагоны...

Зоркий глаз приемщика гарантирует качество ремонта, а его требовательность зависит от накопленного опыта и знаний. Об этом никогда не переставала заботиться Мария Егоровна. Минувшим летом она находила время для самостоятельной учебы, а к осени выдержала приемные испытания в Академию железнодорожного транспорта имени Сталина.

И проводила Авдотья Тимофеевна дочку опять на учебу. Теперь избиратели посылают письма своему депутату в Москву в Академию.

Правительство достойно оценило доблестную работу девушки из села Чернухино, вложившей столько энергии в дело укрепления транспорта. Депутат социалистического парламента Мария Егоровна Афонина получила высшую награду — орден Ленина.

Так пошла в гору большая жизнь скромного советского человека, преданного патриота своей родины.

☆

ДОЦЕНТ

А. СТАРОСЕЛЬСКИЙ

У входа в химическую лабораторию — мраморная мемориальная доска. Золотые буквы на ней гласят:

«Здесь преподавал химию и заведывал лабораторией Дмитрий Иванович Менделеев (1861 — 1864 гг.)».

Лаборатория существует более 80 лет, да и институт, где она находится, — одно из старейших высших учебных заведений страны. Ленинградский институт инженеров железнодорожного транспорта в прошлом 1939 году праздновал свое 130-летие: он основан в 1809 году.

Сейчас лабораторией, где некогда работал великий Менделеев, заведует Мария Севастьяновна Тихонова. Скоро исполняется 20 лет, как она бессменно занимает этот пост.

Тихонова пришла сюда в 1921 году скромным лаборантом. За три года до этого она успешно окончила физико-математический факультет Ленинградского университета и около двух лет преподавала в Вятке химию студентам сельскохозяйственного техникума и руководила их практическими занятиями по количественному и качественному анализу.

Кафедру химии Института путей сообщения (так в то время назывался нынешний Институт инженеров железнодорожного транспорта) возглавлял профессор А. В. Сапожников. Крупный ученый и блестящий лектор, он всегда сопровождал свои лекции демонстрацией химических экспериментов, показом таблиц, диаграмм. Мария Севастьяновна состояла его ассистентом. У него в течение десяти лет училась она наглядности преподавания, живости изложения, искусству связывать отвлеченные теоретические положения с производственной жизнью.

Тихонова не была простым лаборантом: фактически она была первым и незаменимым помощником заведующего кафедрой, его правой рукой. Это стало неизбежно еще и потому, что официальный заместитель главы кафедры, маститый профессор, одно время серьезно болел и долго не работал в институте.

Мария Севастьяновна хорошо помнит, какой трепет нерешительности и даже испуга охватил ее, когда руководитель кафедры сказал:

— Я уезжаю. Вам, Мария Севастьяновна, придется прочитать вместо меня доклад в предметной комиссии.

— Но, Алексей Васильевич, как же я буду выступать с докладом?! Ведь на заседании будут профессора Гюнтер, Николай...

— А вот так... Подготовьтесь...

И профессор уехал. А Мария Севастьяновна выступила с докладом. И оказалось, что это — не очень страшно, хотя Тихонову и слушали ученые, имена которых знает вся страна. Задание профессора было выполнено блестяще.

В 1928 году профессор Сапожников, снова собираясь уезжать, поручил Марии Севастьяновне прочесть студентам лекцию о металлах. Это поручение было особенно трудным, так как поездка профессора неожиданно не состоялась, и он сам присутствовал на лекции.

Мария Севастьяновна очень волновалась. Но почин был признан удачным, и с тех пор Тихоновой стали поручать чтение лекций по общей химии. А с 1930 года она была уже утверждена в ученом звании доцента.

Химию очень легко превратить в сухой и скучнейший из предметов, если преподавать ее без творческого огня, без увлечения, без внимательного отношения к аудитории. Лекции Марии Севастьяновны Тихоновой студенты слушают всегда с неослабевающим интересом и не только потому, что эти лекции сопровождаются интереснейшими химическими опытами. Тихонова умеет увлечь слушателей самой манерой изложения, она заинтересовывает их, наглядно показывая, какое применение может иметь в практике будущего инженера-путейца та или иная тема.

Паровоз не сдвинется с места, если инженер не сумеет сделать анализ воды: вот чем практически важна лекция на такую, казалось бы, отвлеченную тему, как концентрация водородных ионов. Прямое отношение к железнодорожному транспорту имеют лекции об углероде и многие другие...

Так увлекательно строить лекции можно, только хорошо зная производство. Мария Севастьяновна хорошо изучила железнодорожное дело в процессе своей научно-исследовательской деятельности.

Список ее работ обширен и разнообразен. Он открывается конспектом по электрохимии для студентов и руководством для лабораторных работ. Далее следуют пособие по химии и руководство для групповых и лабораторных занятий, составленное в сотрудничестве с профессором М. М. Кучеровым и вышедшее в двух изданиях. С профессором Кучеровым были написаны также «Краткие сведения об электрохимических процессах в гальванических элементах и аккумуляторах», изданные в 1934 году. Данные исследования фотохимических свойств нафтеновых кислот, добытые М. С. Тихоновой, приведены в одной из статей профессора А. В. Сапожникова. После этих первых работ следует ряд дру-

гих, теоретическое и практическое значение которых для транспорта трудно переоценить.

Изучение способов защиты цементов и бетонов от влияния минерализированных вод; предохранение материала паровых котлов от действия коррозии; способы очистки воды, предназначенной для питания паровых котлов; изучение и использование новых химических веществ для консервирования дерева, — все это темы работ Марии Севастьяновны.

«Опасные грузы» — торговые сорта кислот и щелочей — перевозятся по железным дорогам в дорогостоящей стеклянной и металлической таре. И вот химическая лаборатория под руководством Марии Севастьяновны ищет новые материалы, способные заменить стекло и металлы.

Но, пожалуй, самыми ценными из работ М. С. Тихоновой и коллектива ее сотрудников были посвященные противогнилостной и противопожарной пропитке дерева. Результаты этих работ имеют большое значение не только для железнодорожного транспорта. Они могут быть широко использованы в народном хозяйстве нашей родины. Коллективом Тихоновой уже найдены вещества, которые, пропитав дерево, предохраняют его и от гниения и от огня; предстоит еще придать этим веществам стойкость против влияния ветров и дождей. Исследования еще не закончены, но уже сейчас приказом по НКПС предложено внедрить в транспортное строительство открытие М. С. Тихоновой и ее коллектива.

Разносторонность интересов, смелое экспериментирование, кропотливое накопление научных данных, неустанные поиски нового, живые отклики на требования практики, — вот что характеризует Марию Севастьяновну как советского ученого.

Для нее нет «крупных» и «мелких» проблем: одинаково горячо берется она за работу, в которой предстоит обобщить теоретические достижения в какой-либо из отраслей химии, и за кропотливые химические анализы древесины, металлов, воды, смазок или красок по заявке транспортных органов; с таким же горячим воодушевлением Тихонова по просьбе рабочего-изобретателя проводит опыты осушки воздуха, приводящего в действие железнодорожные тормоза.

«На основе имеющихся работ считаю доцента М. С. Тихонову вполне самостоятельным научным работником, успешно ведущим научные исследования», — писал профессор Тидеман еще в 1935 году.

Профессор Дамм прислал М. С. Тихоновой письменную благодарность за произведенные ею химические анализы. Все эти годы Мария Севастьяновна безостановочно и уверенно шла вперед в своем плодотворном творческом труде.

Доцент Тихонова имела уже большой опыт, когда ее пригласили в Институт инженеров водного транспорта. Этот институт был только что создан, вернее, выделен из прежнего Института

путей сообщения. Химической лаборатории там еще не было. На занятия по химии студенты приходили в лабораторию к Тихоновой, теряя из-за этого немало времени.

Марии Севастьяновне было поручено создать в новом институте химическую лабораторию. Эта работа была выполнена ею блестяще. За образцовое выполнение задания Тихонова была премирована и получила благодарность.

Химическая лаборатория во Всесоюзной академии железнодорожного транспорта имени Сталина в Москве — также дело рук М. С. Тихоновой. С 1930 года Тихонова самостоятельно вела там курс неорганической химии, и в химической лаборатории все было сделано по ее чертежам, заявкам и указаниям. Благодарность НКПС — награда за эту работу. Детищем Тихоновой была и лаборатория в Институте инженеров гражданского воздушного флота. Сравнительно недавно, в 1938 году, М. С. Тихонова спроектировала химическую лабораторию для Дальневосточного транспортного института в Хабаровске.

Ленинградский электромеханический учебный комбинат, Ветеринарный институт, Военно-хозяйственная академия, Институт инженеров гражданского воздушного флота (вместе с его рабфаком и техникумом), Академия железнодорожного транспорта, Институт инженеров водного транспорта, — вот те высшие учебные заведения, где М. С. Тихонову знают как передового ученого, увлекательного лектора, великолепного методиста, вдумчивого руководителя лабораторных работ.

Трудно и сосчитать, сколько раз Мария Севастьяновна была премирована, сколько раз получала она благодарность своих руководителей, сколько раз присуждались ей грамоты со званием отличника социалистического соревнования! Но, пожалуй, самое большое удовлетворение доставляет ей живая и горячая благодарность студенчества. Молодежь рассказывает, как чутко относится к студентам Мария Севастьяновна, как внимательна она к отстающим, как она, не жалея ни своего времени, ни сил, помогает своим ученикам, разъясняет им все, чего они еще не поняли, наталкивает их на самостоятельное изучение проблем, выходящих за рамки вузовского курса химии.

Немало учеников Марии Севастьяновны работают сейчас в управлениях дорог, на транспортных предприятиях, в НКПС. Шутка ли — почти 20 лет читает она лекции и руководит подготовкой будущих инженеров-железнодорожников!

— Да, тысяч около десяти их прошло за эти годы через мои руки! — улыбаясь, подсчитывает Мария Севастьяновна.

Это относится не только к студентам — будущим инженерам, но и к молодым научным работникам. Кафедра химии, которой руководит М. С. Тихонова, состоит в значительной части из ее учеников.

Ассистентом М. С. Тихоновой был молодой химик Хитаров. Начало его педагогической работы проходило под ее руковод-

ством. Теперь он — доцент при кафедре. В. А. Дурасова, Н. В. Грибоедова, Н. С. Смирнова и многие другие, — все это ее питомцы. Может быть, именно потому и ведется так дружно научная работа кафедры, что работники лаборатории видят в Марии Севастьяновне авторитетного руководителя, которому они обязаны собственным творческим ростом.

Есть еще одна сторона деятельности М. С. Тихоновой, заслуживающая быть отмеченной: это ее общественная работа. До самого последнего времени она была совсем невелика. И вовсе не потому, что Мария Севастьяновна стояла в стороне от общественных вопросов, которыми живет вся наша страна, что она — ученый, плотно замкнутый в рамки узкой своей специальности и ничем сверх того не интересующийся. Просто была у Марии Севастьяновны некоторая неуверенность в собственных силах, да и общественные организации института не догадывались обратить внимание на скромную женщину, царящую среди колб, реторт и пробирок.

Марию Севастьяновну знали работники кафедры как своего профорга, знали студенты как инструктора, умело помогающего им сдавать нормы готовности к противовоздушной и химической обороне. Население близлежащего избирательного участка внимательно слушало антирелигиозные лекции, которые читала Мария Севастьяновна в красном уголке домоуправления. Опытный лектор и знающий химик, она на лекциях искусно творила «чудеса» — превращала воду в вино и «обновляла иконы», — и лекции проходили очень интересно. Но М. С. Тихонова, конечно, была способна на большее. И она это убедительно доказала.

Избирательная кампания по выборам в местные советы депутатов трудящихся всколыхнула общественную активность множества таких людей, которые прежде были совершенно инертны, и приобщила их к общественной жизни, к участию в управлении государством. Тихонова, передовой советский человек, понятно, не могла остаться пассивной. Коллектив оказал Марии Севастьяновне высокое доверие, выдвинув ее в члены участковой избирательной комиссии. Здесь-то и проявились ее умение и способности.

Главное, что она сумела сделать, это установить замечательную тесную связь с избирателями, с активом участка. Мария Севастьяновна сумела хорошо подойти к домашним хозяйкам, зажечь их тем благородным огнем соревнования, которым горела и сама. Под ее руководством активистки Орлова, Соловьева и многие другие стали образцовыми общественницами: списки избирателей были проверены быстро и тщательно, о дне, месте и о технике голосования все избиратели были осведомлены обстоятельно заранее, и в исторический день 24 декабря 1939 года, в день, когда сталинский блок коммунистов и беспартийных одержал новую блистательную победу на выборах, участок, где работала М. С. Тихонова, оказался одним из самых передовых: здесь была стопроцентная явка избирателей на пункт голосования, а по его ре-

зультатам 95-й избирательный участок занял первое место в Октябрьском районе Ленинграда.

25 ноября 1939 года навсегда будет для М. С. Тихоновой одним из самых памятных дней ее жизни. В этот день она прочла в газете изданный накануне Указ Президиума Верховного Совета СССР. В Указе упоминалось ее имя. За заслуги в области подготовки железнодорожных кадров и научно-исследовательской работы Мария Севастьяновна Тихонова была награждена медалью «За трудовое отличие».

Весь коллектив работников Института инженеров железнодорожного транспорта с большим удовлетворением встретил весть об этом заслуженном награждении. А сама Мария Севастьяновна скромно сказала:

— Значит, нужно работать еще лучше. Это будет единственно достойным ответом на высокую награду.

★

СЧАСТЛИВОГО ПУТИ!

ИВАН БЕЛЯКОВ

Воздух и прозрачен, и морозен...
Светофор открыл зеленый глаз.
Ты на быстроходном паровозе
В путь далекий едешь первый раз.

Поведешь ты смело поезд скорый,
Девушка любимая моя;
Ты увидишь дальние просторы,
Новые, нездешние края.

Паровоз твоим рукам доверил
Наш любимый и родной нарком.
Он в твоем умении уверен,
Хоть с тобою лично не знаком.

Над трубой, кружась, снежинки тают,
Паровоз завесой пар пустил.
Я тебе, любимая, желаю
Дальнего счастливого пути.

*

ПРЕДАННАЯ ДОЧЬ РОДИНЫ

ИР. АЛЬПАР

С трех сторон к станции Камышин Рязано-Уральской железной дороги подступает степь, морем разлившаяся в чинном безмолвии.

Станционное здание стоит на высоком берегу Волги. Колышится под обрывом, звеня и булькая, могучая река. Белые чайки то взмывают вверх к солнцу, в голубизну, то вдруг плавно снижаются, задумчиво подрагивая крыльями...

Мимо Камышина несутся поезда, неумолчно раздается ритмический железный стук, слышатся свистки, гудки... Станцию прорезает несколько тихих улиц, затопленных тяжелой зеленью акаций. Сквозь булыжник мостовой пробивается трава. Бродят степенные, медлительные куры.

Здесь провела свое детство маленькая Капа — девятый, последний, ребенок счетовода Николая Ивановича Чечеткина и его жены Устиньи Ивановны.

Жарко светит степное солнце в безоблачном небе над Камышиным. В горячей тишине на бахчах зреют помидоры, сладким соком наливаются огромные полосатые арбузы. Многочисленное юное поколение семьи Чечеткиных копошится на бахче, помогает отцу и матери полоть и мотыжить.

С бахчи шли купаться на Волгу, слушали, как шлепаются о песчаные отмели волны, искали пестрые камушки, ракушки, состязались в плаваньи, бегали по берегу, догоняя друг друга.

Но Капа больше всего любила играть в железную дорогу. Она собирала около себя на станции детей, выстраивала их в затылок, становилась впереди и резким пронзительным голосом, подражая свистку паровоза, давала сигнал к «отправлению». Вихрастый, босоногий «поезд», шипя и горланя, трогался в «дальний путь».

Он ловко огибал изгороди и плетни окраины Камышино, нырял, как в тоннель, под навесы сараев, по гнущимся жердочкам переправлялся через канавы и, выбравшись на ровную городскую улицу, мчался стрелой.

Капа была одновременно и паровозом, и машинистом, и кондуктором. Она на ходу проверяла билеты, ссаживала «зайцев» и, надув щеки, «подбавляла пару».

Утомившись, дети шли к станции. Там текли вдаль блестящие нити рельсов и по ним катились настоящие поезда.

Дети встречали и провожали их восторженными шумными приветствиями.

Капа в эти минуты забывала обо всем. Она стояла, как зачарованная, в каком-то сладостном оцепенении. Отцовский строгий голос возвращал ее часто к действительности, и она послушно шагала домой, но мысли ее мчались вслед ушедшим поездам.

Разгоралась гражданская война. На запасных путях и в тупиках около депо стояло много паровозов и вагонов, съедаемых ржавчиной. Разруха царила на железных дорогах.

Капа тайком пробиралась на свалку, бродила вокруг неподвижных машин, боязливо трогала колеса, заглядывала в холодные черные топки, в разрушенные будки машинистов.

Взволнованная и усталая возвращалась она домой, а ночью снились ей мчащиеся поезда. В неведомую даль уносили они девочку. Крепчал встречный ветер, рожденный нарастающей скоростью, низко кланялись ей деревья и телеграфные столбы с проводами, похожими на ноты от усеявших их птиц.

Так в детских играх, шалостях и снах у девочки рождалась и крепла любовь к железнодорожному транспорту.

★

Когда Капа вместе с семьей переехала жить в Москву и записалась в пионерский отряд, она пошла в звено, где эмблемой был паровоз. Вместе с новыми товарищами она устраивала пионерские железнодорожные выставки, мастерила модели сверхмощных советских локомотивов, читала и училась.

В 1930 году, окончив десятилетку, Капа поступила на паровозный факультет Московского электромеханического института инженеров транспорта. Но вскоре открылся факультет электрификации. Среди желающих перейти на него одной из первых была комсомолка Капитолина Чечеткина.

Пять лет прошли незаметно. Летом Капа ездила на практику, страстно мечтая о том дне, когда она получит право управления машиной.

Наконец, после зачетной сессии, Капа защищала диссертацию. В окно просторной аудитории института глядело декабрьское солнце, тусклое и холодное. Вкрадчиво вползали ранние сумерки. Мостовая тускло отражала огни, хрипя и мыча неслись друг другу навстречу машины.

— Спасибо, — прервал пояснения Капы председатель государственной экзаменационной комиссии, пробежав глазами исписанную ею доску.

— Отлично, — слышит Капа словно сквозь сон оценку своей работы.

Капа кладет мел, стараясь как можно сознательнее пережить это мгновенье. Она — инженер! Цель, к которой с нетерпением стремилась девушка, скоро будет достигнута!

В апреле 1936 года пришла Капитолина Николаевна Чечеткина в депо Московско-Ярославской железной дороги.

— Хочу работать машинистом, — заявила она удивленному начальнику депо.

Несмотря на то, что Зинаида Троицкая только что доказала «скептикам» железнодорожного транспорта умение женщины управлять паровозом не хуже мужчины, пережитки старого не искоренились еще в сознании некоторых деповских консерваторов. Они не понимали отличительной черты женщин сталинской эпохи — огромного стремления к совершенству, желания добросовестно выполнять свой долг.

— Сколько недоверия, косности пришлось преодолеть мне на пути к намеченной цели! — вспоминает Капитолина Николаевна тяжелые дни своей борьбы. — Зинаиду Троицкую все еще рассматривали как «единственную женщину», как «поразительное исключение». Сколько пришлось выслушать насмешек, придирок и нравоучительных замечаний!

Машинист Молочков, с которым она начала наезживать «километры» помощником, недоверчиво и хмуро терпел ее присутствие в кабине электровоза.

— Женщина на электровозе — все равно что поп дорогу перешел, — ворчал он.

Капитолина Николаевна аккуратно и проворно выполняла свои обязанности.

— В Советском Союзе «поразительное исключение» не может долго оставаться исключением, — взволнованно говорила в кругу друзей Чечеткина. — Я докажу, что «не женское дело» — управление электровозом — будет женским!

В депо стали замечать добросовестную работу помощника машиниста Чечеткиной, но к самостоятельному управлению локомотивом еще не допускали. Помогла поддержка молодого, но опытного машиниста Петра Константиновича Иванова. В одно из дежурств Иванов обещал Чечеткиной разрешить ей самостоятельно вести электровоз.

Екнуло сердце у Капитолины Николаевны. Вспомнились детские игры в железную дорогу. Не во сне, а на яву осуществлялась ее мечта! Она сознавала, какую огромную ответственность брала на себя. Успех ее первого рейса должен был открыть сотням женщин доступ к новой и увлекательной профессии.

Темная ночь. Холодный порывистый ветер. Капитолина Николаевна торопится к электровозу. Сегодня ее первая поездка. За несколько часов до отправления пришла она к машине. Терпеливо ждала рассвета, наблюдая, как светлело небо, гасли звезды и наступал новый день.

Едва сдерживая внутреннее волнение, она поднялась в кабину и встала у контроллера. Петр Константинович внимательно наблюдал за ее движениями.

Капитолина Николаевна двинула рукоятку контроллера, и

электровоз, равномерно дыша мотор-компрессором, плавно двинулся с места. Вот он вырвался из стального лабиринта путей станции и пошел, мягко постукивая на стыках, густым трубным звуком сообщая о своем продвижении.

После первой поездки Иванов стал чаще разрешать Капитолине Николаевне управлять машиной. Чечеткина тщательно изучала мастерство вождения электровозов; внимательно наблюдала, как водят на различных участках электровозы другие машинисты. Кроме установленных указателей пути она стала руководствоваться еще и собственными «путевыми знаками», будками, деревьями, холмиками, мостами... Заносила наблюдения в маленькую записную книжку, изучила точный профиль пути от Москвы до Александрова.

Знания, полученные в институте, и опыт практики помогли комсомолке-инженеру сдать испытания на самостоятельное управление электровозом.

Потекли будни, заполненные интересным трудом. Задолго до начала дежурства приходила Чечеткина к электровозу. Внимательно осматривала машину перед рейсом, протирала блещущую чистотой арматуру. Она не считалась с распределением обязанностей и выполняла часто работу не только за машиниста, но и за помощника.

Полтора года в снегопад, морозы и слякоть уверенно, без единой аварии водила инженер Чечеткина тяжеловесные составы.

★

Будучи секретарем комсомольской ячейки депо, Капитолина Николаевна видела сильное тяготение молодежи к работе на электровозе. В оживленных беседах возникла идея организовать комсомольский электровоз. Горячо взялась за проведение идеи в жизнь энергичная Чечеткина. Неоднократно ездила она на завод «Динамо», где комсомольская организация оказывала поддержку комсомольцам депо. Каждый выкроенный с трудом свободный час отдавала Капитолина Николаевна заботе о комсомольском электровозе, обсуждала схему устройства, участвовала в разработке чертежей, обдумывала отделку нового локомотива.

Изящный голубой электровоз с огненным значком КИМ в ноябре 1937 года появился на Московско-Ярославской железной дороге.

Вначале кадров нехватало. Капитолина Николаевна ездила с помощниками-комсомольцами Овечкиным, Синициным и только что приехавшей из Ленинграда комсомолкой-техником Марусей Усовой.

Машинисты же были далеко не комсомольского возраста. Иногда в освещенном экране бокового окна голубого КИМ виднелась седая голова, раздувалась по ветру длинная борода водителя.

— Вот так комсомольцы! — шутили пассажиры и находящаяся на платформе публика.

Представитель инженерно-технической молодежи, талантливый творческий работник, подлинный новатор Чечеткина горела желанием дать стране как можно больше квалифицированных водителей электровоза.

Однажды зимой все, кто были на платформе, с удивлением заметили, что на электровоз поднялись две женщины. На станцию подали тяжеловесный товарный состав. Чечеткина решила утвердить право женщины водить электровозы и доказать, что женская бригада может работать на нем не хуже мужчин.

— Пропадут на перегоне, — решили в депо. — И электровоз погубят! Обречен поезд на стоянку! Если уж баба-машинист, то хоть помощник должен быть мужчина! А без физической силы и дверь им не открыть, если примерзнет!

А кругом, как нарочно, мела пурга. С воем набрасывался на поезд пронизывающий ветер, швырял в лицо ледяные иглы.

Много опасностей готовит буран. Может быть, переставила буря семафор? Может быть, неправильно переведена стрелка? Может быть, на рельсах образовался ледяной нарост?

Чечеткина и Усова заняли свои места в кабине.

— Чему ты у нее научишься? — отговаривали Усову перед поездкой недоброжелатели Чечеткиной, завидовавшие тому авторитету, который начала приобретать Капитолина Николаевна у всех, искренне любящих электровоз.

И теперь в эту показательную поездку Маруся Усова, искоса взглядывая на Чечеткину, любовалась спокойной работой своего машиниста. Сосредоточенно, четко действовала Капитолина Николаевна непонятными еще Марусе рычагами управления, пристально и зорко осматривала путь, высунувшись в окно, щурясь от хлестких ударов встречного ветра.

И женщины на электровозе не «пропали». Поезд пришел в Александров без происшествий на 20 минут раньше расписания с перевыполнением технической скорости.

Под руководством Чечеткиной научились стахановской работе и из помощников стали машинистами Александр Синицин и Маруся Усова. Трех девушек — уборщицу депо Дворченко, расцепщицу Кузьмичеву и секретаря начальника депо Данилову — Чечеткина подготовила на машинистов.

— Трудно работать на электровозе? — спрашивали девушки Чечеткину.

— Было бы только желание и любовь к делу, — отвечала Капитолина Николаевна. — Тогда ничто не трудно.

Окончив дежурство, забыв про отдых, молодая девушка собирала своих учеников, отыскивала свободный уголок в депо.

— Пошли заниматься, дивчины!

Знакомя учеников с электровозом, Капитолина Николаевна рассказывала о значении практики.

— Самостоятельная езда развивает особое «чувство машины», — поясняла она девушкам. — Каждым нервом надо научиться ощущать работу управляемого механизма.

Она говорила о том, что практика приучает ориентироваться в поведении локомотива, не теряться, сознавать всегда свою большую ответственность. Как примеры вспоминала случаи из собственных поездок.

Слушая ее рассказы, девушки уяснили себе трудности, преодоление которых закаляет характер. По окончании курса они пришли в кабину электровоза, готовые к тому упорному труду, который воспитывает мастерство и уверенность в собственных силах.

Комсомольский электровоз начал бороться за удлиненный пробег. По правилам технической эксплуатации электровоз, пройдя 8 тысяч километров, должен был вставать на ремонт.

Бригады взяли обязательство так бережно и заботливо ухаживать за машиной, чтобы электровоз мог пройти без ремонта не 8 тысяч километров, а 30.

Первые опыты были не совсем удачны, но вскоре безремонтный пробег в 30 тысяч километров стал достоянием многих бригад. Некоторые же бригады увеличили длину пробега даже до 70 и 78 тысяч километров!

Чечеткина была одним из инициаторов увеличения пробега, что сильно повысило технические знания поездной бригады, так как уменьшило аварийность и сэкономило средства, ускорив оборот электровозов.

★

Свыше двух лет изучала Чечеткина на практике сложную машину-электровоз и взаимосвязь электротягового хозяйства. Замечательная работа стахановки-инженера была отмечена, и 13 февраля 1939 года ее назначили заместителем начальника электровозного депо по эксплуатации.

Если с платформ подмосковной станции Лосиноостровская сойти по маленькой боковой лестнице на пути и пройти несколько метров вперед, то перед глазами возникнет несколько домиков-вагонов без колес.

Это и есть электровозный пункт депо по эксплуатации.

Летом среди замысловатых сплетений рельсов на крошечном клочке земли, окружающем электровозный пункт, заботливо разделано несколько клумб, пышно цветут на них анютины глазки, бархотки, левкой, пламенеют георгины...

Зимой домики-вагоны похожи на сталактитовые гроты. Сверкая прозрачностью хрусталя, длинные ледяные сосульки свешиваются с крыши, драпируют двери и окна.

В домиках помещаются: ремонтные мастерские, пескосушилка, нарядная и комната ожидания для смен.

Неумолчно звонят телефоны: говорят из Москвы I и III, спрашивая и сообщая о состоянии уходящих и отправляемых поездов.

В поодаль стоящем товарном вагоне на колесах — канцелярия, бухгалтерия и в углу стол заместителя начальника депо К. Н. Чечеткиной.

Среди плечистых, высоких машинистов, пожилых нарядчиков новый человек, пришедший на пункт, разыскивая начальника, обычно не обращает внимания на хрупкую смуглую девушку, принимая ее за сотрудницу бухгалтерии или нарядчицу. Пришедший с трудом верит, что эта молодая женщина в берете на пушистых волосах — руководитель ответственного и сложного участка электровозного депо.

Перед Чечеткиной встало много новых задач и хлопот. Необходимо было добиться того, чтобы каждый электровоз культурно обслуживался, чтобы он работал четко, как часы, чтобы нормально оборачивался и не простаивал зря на станциях.

Лосиноостровская с ее многочисленными путями и перепутьями напоминала шахматную доску, на которой надо было правильно делать каждый ход. Это требовало внимательности, последовательности.

— Когда я работала машинистом, мне очень помогало обстоятельное знание профиля пути и даже отдельных попутных холмиков и деревьев, — говорила Чечеткина. — На новой работе надо было по-иному изучать «новый путь», чтобы объединить и согласовать работу машинистов, нарядчиков, слесарей, электромонтеров.

Капитолина Николаевна пришла на Лосиноостровскую с твердой уверенностью в той истине, что победа зависит прежде всего от крепко слаженного коллектива, и сделала для себя вывод: присматриваться к людям, с которыми придется работать, изучить их привычки и способности.

Рано начинается день заместителя начальника электровозного депо. Желающие найти Капитолину Николаевну реже всего увидят ее за столом, за бумагами. Наверняка, она или в канаве под электровозом или на крыше машины у пантографа. Всюду успеет побывать молодой руководитель, лично проверит отправляемый электровоз, даст нужное указание, поможет, подбодрит...

Любого работника пункта она знает в лицо, знает качество работы каждого.

Машинист Нефедов, бывший начальник депо, был снят с руководящей работы и переведен опять на электровоз. Резкий и грубый в обращении с окружающими, недисциплинированный и заносчивый, он часто допускал в поездках всевозможные нарушения правил. То проедет семафор, то приедет с засоренной песочницей... С Чечеткиной Нефедов первое время держался вызывающе. Досадно ему было: недавняя подчиненная и вдруг — начальство!

Трудно стало бездельничать неряхам и разгильдяям безнаказанно!

Капитолина Николаевна отмечала всякий брак в работе и помимо индивидуальных бесед с бракоделами делала «проступки»

достоянием депо, обсуждая их на производственном совещании, чтобы на ошибках учились другие.

— Если бы ты был технически грамотен, не случилось бы ничего, — говорила Чечеткина бракоделу, убеждая серьезнее относиться к учебе, сдавать техминимум.

Чечеткина ввела в обиход ежедневные «планерки». В 8 часов вечера в комнате сменных бригад собираются машинисты, помощники, смазчики, составители. Каждый узнает об истекших сутках: выясняются неполадки и их причины, вносятся и обсуждаются предложения, как их устранить. Капитолина Николаевна анализирует качество работы, подводит итоги, искусно воодушевляет людей на борьбу за выполнение намеченного и еще не завершенного.

Хороший инженер, неустанно совершенствующийся, великолепный организатор, Чечеткина завоевала любовь и уважение окружающих.

Даже Нефедов стал внимательно прислушиваться к распоряжениям молодого начальника, перестал быть строптивым, показал образцы добросовестного, дисциплинированного отношения к своим обязанностям.

— Капитолина Николаевна умеет подходить к людям,— говорит секретарь партийного комитета депо т. Гарцман. — Она не только толковый руководитель, но и чуткий и отзывчивый товарищ.

— Даже старые производственники считаются с опытом и знаниями Чечеткиной, — рассказывает начальник электровозного депо инженер Кудрявцев.

Чечеткина продолжала бороться за удлиненные пробеги. На одном из производственных совещаний, когда присутствовало особенно много народа, она поставила вопрос о том, чтобы довести безремонтный пробег электровоза до 100 тысяч и выше километров.

Капитолина Николаевна говорила негромко, но уверенно.

— Что же, товарищи, — закончила она свою речь как-то буднично и словно нехотя, — дело ясное! Я не буду повторять, какое значение имеет удлинение пробега, мне хочется сказать о другом...

Ее рука машинально перевернула страницу блок-нота как бы для того, чтобы что-то записать.

— Я хочу сказать, что главное — это отношение ваше...

— Если есть вопросы, задавайте, — после небольшой паузы добавила она.

Шесть часов продолжалось совещание. Только к полуночи, в дыму папирос, подвели итоги.

Но основные выводы сделала жизнь.

Своей истинной преданностью и любовью к транспорту Капитолина Николаевна пробудила творческие силы людей, и результаты сказались. В декабре 1939 года электровоз ВЛ^{19}-107 удлинил пробег до 110 тысяч километров, а ВЛ^{19}-128 до 122 тысяч.

За честное выполнение долга правительство наградило в ноябре 1939 года Чечеткину орденом «Знак Почета».

— Это награда обязывает меня работать еще лучше,— говорит Капитолина Николаевна.

Зорко стоит на своем посту молодая девушка-инженер орденоносец, сознавая свою величайшую ответственность перед родиной.

Волевой, мужественный руководитель, двадцатисемилетняя Чечеткина — патриот своей профессии.

— В других странах можно только мечтать о широкой электрификации железнодорожного транспорта, — говорит Капитолина Николаевна. — И лишь в Советском Союзе с каждым годом все больше устанавливается электромачт и размечаются на планах и чертежах будущие подстанции.

*

ПРАСКОВЬЯ КРЕПАК

ГАЙША ШАРИПОВА

Тысячеверстные дали отделяли их друг от друга.

Там длинные составы товарных поездов с лязгом останавливались на не отмеченных на картах новеньких станциях—подвозили цемент, песок, части машин. К шатким сходням приставали широкобокие пароходики, и на зеленом берегу вырастали горы бочек, ящиков, мешков. Над широкой рекой молнией проносились стрижи, камнем падали на ее гладь чайки, чтобы через секунду взметнуться в высь с неосторожной рыбешкой в клюве. Веселой, шумной ватагой купались под вечер девушки и парни, брызгались, плыли на перегонки и кролем и «саженками», ныряли на самое дно, старались как можно дольше продержаться под водой, разглядеть сквозь зыбкую пелену неведомый, безмолвный мир и торжествующе выплывали на поверхность с горстью ила — доказательством глубины нырка. Там и работа и отдых были сосредоточены на воде.

Здесь по знойным пескам, по белым плешинам солончака, на которых не росла даже неприхотливая степная колючка, по еле заметным тропам, а порой и по целине тарахтели грузовики, мерно раскачивались верблюды, семенили тонкими ножками ослики. Караваны тянулись к одной линии, намеченной пока что только на чертежах. Эта тонкая черта черной туши должна была двойной линией чугунных рельсов твердо лечь на зыбкие пески и соединить жгучий Туркестан с холодной Сибирью.

Сюда из окрестных и дальних аулов съезжались скуластые джигиты. Ослепительно сверкали их зубы, оттененные смуглой, обожженной солнцем кожей. Диковинные, никогда не виданные машины, такие огромные — с байскую юрту — и такие послушные человеку, вызывали искреннее восхищение. Поработать на грандиозной стройке, а то и просто поглядеть на диковинки, молва о которых, будто подхваченная ветром, разнеслась по степи, съезжались за десятки и даже сотни немерянных километров. Низкорослая степная мохнатая лошаденка тревожно прядала ушами от непривычного шума и лязга. Верховой туже натягивал повод, призывая коня к повиновению, острым взглядом жителя степей,— а взгляд у него зорок, как у беркута,— оглядывал муравьиную суетню множества людей, потом неторопливо направлялся к облюбованной группе.

После окончания рабочего дня, когда небо серело, как шкура волка, а огненное солнце — кюн — уходило на отдых, унося с собой зной, люди собирались вокруг костров, неторопливо пили густой, как пиво, чай и вели беседу.

А поговорить было о чем — о железной дороге, по которой вот уже скоро промчится быстрее сказочного скакуна тулпара огненная телега, о станциях, которые вырастут на ее пути, о машинах, облегчающих труд человека, и о людях, светловолосых, сероглазых, говорящих на непонятном языке, но удивительно понятных, сердечных и веселых.

Говорили также о том, что мало, ах как мало, в степи воды. Ее приходится привозить издалека, ее приходится беречь, пить размеренными глотками. А как, вероятно, приятно окунуть тело, просоленное потом, в холодную влагу!

Но даже мечтать об этом не стоило. Слишком мало на свете озер с постоянным запасом воды, слишком мало воды несут реки, вырывающиеся из-под голубых ледников Тянь-Шаня и Ала-Тау, которыми, говорят, опоясана наша земля. Воды всегда нехватает.

Но над степью пролетали аэропланы, но по степи тарахтели грузовики, а по проложенным километрам пути осторожно, будто ощупывая каждый шаг, пробирались паровозы и волокли за собой вереницы вагонов. В степь съезжались новые люди. В степь приходили газеты и журналы. Газеты и журналы рассказывали о многих диковинных вещах. Они рассказывали, между прочим, о том, что за несколько тысяч километров отсюда множество людей заняты грандиозной стройкой — они одевают в цементную броню непокорную реку, поднимают уровень ее воды и заставляют эту воду служить человеку — давать свет, чудесный яркий свет электричества на фабрики и заводы, в города и села. Люди, приехавшие издалека, рассказами подтверждали то, о чем говорили листки бумаги, и были среди них такие, которые говорили: «Я это видел своими глазами».

Рассказы эти широко раздвигали границы известного, будили в душе желание самому посмотреть удивительно полноводные реки, взнузданные рукой человека.

Много писали в те годы и о постройке железнодорожной магистрали среди бескрайних степей, выход в которые сторожили высокие горы. Эти горы нужно было пробить, проложить в их глубине тоннели, петлять по их склонам, чтобы, вырвавшись на волю, вести путь по гладкой равнине.

Однажды под вечер группа работниц Днепростроя, сидя на берегу реки, рассматривала журнал и натолкнулась на несколько иллюстраций со строительства Турксиба. На этих снимках были изображены скуластые люди в огромных меховых малахаях и стеганых чапанах. Тут же рядом стояли знакомые машины. В их тени лежали верблюды, кичливо подняв вверх узкие морды.

— Жарко, должно быть, там, а люди — в меховых шапках,— сказала одна из девушек.

— Они от солнечного удара спасают. Вот на Кавказе горцы тоже в папахах ходят: хоть и жарко, зато безопаснее, — ответила ей подруга.

Скоро группа девушек распалась. Одни пошли домой, другие направились к большому светлому зданию рабфака. Среди последних была и маленькая, худенькая Паша Крепак.

За день она сильно устала, но купанье освежило, и теперь она, бодрая, шла на занятия.

Предвечерние ласковые сумерки окутали ее со всех сторон, в даль унесли думы. А думы те были про родное село, в котором прошли и детство и первые годы юности.

Надо сказать правду — безотрадным было детство Паши. Большая семья росла с каждым годом, а достаток упрямо не рос. Из всех щелей избы выглядывала нудная нищета. Долго крепился отец, под конец не выдержал — запил, да так и умер. Вдова не могла прокормить детей, разбрелись они в разные стороны. Стала Паша батрачкой. И жить бы ей весь свой век у чужого порога, гнуть спину в подневольном труде, если бы над страной не прокатился грозным валом Октябрь, не подхватил Пашу и не вынес ее на берег новой привольной жизни.

Едва исполнилось Паше 18 лет, как она вступила в комсомол. Ребята в селе были дружные, толковые. Комсомольская ячейка, очень значительная по размерам, могла похвастаться и качеством работы. Секретарем ее долгое время была Паша Крепак.

Интересно было работать, хотелось работать, но на каждом шагу донимала одна трудность — нехватало образования, не было достаточных знаний.

В 1926 году послали Крепак в совпартшколу. Кончила она ее, могла бы учиться и дальше, но нужно было помогать семье. Мать к тому времени окончательно ослабела. Пришибленная в молодости беспросветной нуждой, она одряхлела раньше времени.

Пришлось Крепак оставить ученье и взяться за работу. Сначала она работала в районном комитете партии, а потом, больше года, председателем сельсовета.

Оттуда ее командировали на Днепрострой, и вот теперь она, работница «завода водяного топлива», смогла снова вернуться к прерванному учению. И она с жадностью ухватилась за книги.

До чего же коротки сутки! Сон, отдых, затрата времени на еду были сжаты доотказа. Львиная доля суток уходила на работу и учебу. И там и тут хотелось быть в первых рядах. Это требовало упорства, напряжения. Ни в том, ни в другом Крепак отказать было нельзя.

...Прошло несколько лет. На станции Чу Туркестано-Сибирской железной дороги ждали приезда нового начальника политотдела. О будущем начальнике знали мало. Известно было, что на эту работу едет товарищ Крепак — человек с 10-летним партийным стажем, по профессии инженер-связист, окончивший Ленин-

градский институт инженеров транспорта, прошедший курсы руководящих партийных кадров.

На Чу коллектив железнодорожников насчитывает без малого три тысячи человек. Есть там и русские, и украинцы, и казахи. И, конечно, каждый по-своему представлял будущего начальника политотдела. Общим было одно — все ждали мужчину, может быть, худощавого, высокого, может быть, низкого, полного, но обязательно мужчину. Поэтому никто толком не обратил внимания на маленькую, худенькую женщину в форме железнодорожника, прошедшую мимо вокзала и пакгауза к беленькому домику политотдела.

Эта женщина вошла в комнату, поздоровалась с присутствующими:

— Будем знакомы. Моя фамилия Крепак.

Скоро Прасковью Михайловну Крепак узнали все. И не только на станции, но и на всем участке. А радиус участка 290 км. Крепак встречали везде — и в депо, и в мастерских, и в диспетчерской, и на разъездах...

Часто видели эту маленькую, энергичную женщину на паровозе рядом с машинистом. Слушали ее выступления на собраниях и знали, как окрепла партийная организация за последний год. В нее вошло 126 новых членов.

Крепак пригляделась к окружающему и втянулась в работу, привыкла к людям. Но привыкнуть к окружающей природе было не так легко. Куда ни глянь — ровная, как поднос, степь с редкой, скупой, бурой растительностью. Только весной на короткий срок оживает она, покрывается зеленой травой, которую яркие цветы прошивают диковинным узором. Но солнце с каждым днем палит все больше и больше, по степи проносятся раскаленные ветры. Облетают лепестки цветков, никнет трава, трескается земля. Слишком мало здесь воды. Воды всегда нехватает.

Неподалеку от здания вокзала протекает речка. Воды в ней курам насмех. Такую реку ворона вброд перейдет. Струи ее помутнели от песка. Вся она сиротливо жмется к берегам, будто ищет лазейку, чтобы нырнуть, исчезнуть и уже больше не показываться на глаза человеку. В такой реке неохота даже купаться, хотя тело истомлено зноем.

В конце концов и без купанья можно обойтись. Можно приучить себя к бережливому отношению к воде, можно настолько к этому привыкнуть, что незаметно для себя в глазах мелькнет укор при виде нечаянно расплесканной на землю воды. Но вода необходима паровозам, вода нужна пассажирам. Очень много воды пьют паровозные котлы. Для них воду привозят за несколько десятков километров на водянках. «Водянка» — это состав в несколько платформ с огромными чанами.

Когда Крепак впервые увидела «водянку», в памяти ее возникли забытые воспоминания. Вспомнила она берег Днепра, подруг и себя, склонившихся над журналом и с любопытством рассма-

тривающих снимки с далекого строительства. Какими странными показались они тогда! А надписям, рассказывающим о безжизненных солончаках, о существовании специальной должности мирабов — «распределителей воды», почти не верилось.

Потом ей самой пришлось проезжать по Голодной степи. Степь эта, рассеченная железнодорожным полотном, утомляла глаза. Ни деревца, ни кустика. На маленьких станциях продавали айран из верблюжьего молока и стаканами воду прямо из самоваров. Вода была горьковата на вкус и мутна.

Теперь здесь, на станции Чу, она привыкла видеть неуклюжие «водянки» и беспокоилась, если они запаздывали на несколько минут.

Однажды в ожидании возвращения «водянки» вышла Крепак на платформу. Прислонившись к ограде чахлого палисадника, стоял пожилой казах. Его окружили несколько человек и, видимо, о чем-то упрашивали. Подошла и Крепак.

— Расскажи, ну чего тебе стоит?

— Да ведь это сказка, — готовый уступить уговорам, так, для виду, отнекивался казах.

— О чем это? — заинтересовалась Крепак.

— Просим его рассказать легенду об озере, а он артачится.— Расскажи, ведь, интересно!

И казах, польщенный общим вниманием, начал:

— Много, много веков тому назад в горном ущельи раскинул могущественный хан свою ставку. У хана была огромная юрта, белая, как глыба снега с вершины Ала-Тау. Стояла она поодаль, на возвышенном месте, будто не желая принижать себя чьим-либо соседством.

Хан не любил якшаться с народом. Он был горд и неразговорчив. Он появлялся перед народом в одеждах, расшитых золотом. Большая шапка, отороченная красной куницей, всегда прикрывала его до-синя выбритую голову. Каждую неделю приводили к хану искусного брадобрея. Каждую неделю заходил брадобрей,— а таким всегда бывал прекрасный джигит, — в ханскую юрту, но оттуда живым никогда не выходил. Его мертвое тело выволакивали верные слуги хана и бросали в пропасть. Пятьдесят две недели в году. Пятьдесят два джигита гибли ежегодно в угоду непонятной ханской прихоти. Стонал народ, а как выпутаться из беды, не знал. Но вот нашелся храбрец, который решил во что бы то ни стало прекратить истребление юношей.

Как-то раз на охоте метким ударом ножа сразил он медведя в тот самый момент, когда рассвирепевший зверь с ревом кинулся на хана. Хан в знак особого расположения приблизил джигита к себе. Отвага джигита, его ум и находчивость до того понравились хану, что он. спустя короткое время, полюбил его, как родного сына. Хан наделил его богатыми подарками, уговаривал навсегда остаться в ставке. Джигит отказывался. Дома его ждала

молодая жена, и он скучал о ней. Он просил хана об одной милости — назначить его своим брадобреем.

— Разве ты не знаешь, какая участь ждет моих брадобреев?— удивился хан.

— Знаю, — ответил джигит. — Но знаю и твою справедливость. Я уверен, что казнь брадобреев была вызвана их тягчайшим преступлением. Я же предан тебе душой и телом,— казалось, вполне искренне ответил джигит.

Задумался хан. Потом взял с джигита клятву молчать. Только после этого обнажил хан голову. Джигит чуть не вскрикнул от удивления. Два острых, как наконечники пик, рога украшали лоб хана.

Провожая брадобрея домой, хан снова напомнил ему о клятве молчания, прибавив, что если клятва эта будет нарушена, совершится бедствие.

Еженедельно приезжал джигит к хану, брил его голову и никому не рассказывал о том, что таилось под шапкой, отороченной красной куницей.

Даже жена долгое время не могла выведать от мужа эту тайну. Но ведь женщины лукавы. Жена умножила свою нежность и добилась таки того, что однажды ночью джигит рассказал о несчастье хана. До слез хохотала женщина над беднягой ханом. Ей не терпелось поделиться с подругами изумительной новостью. Но муж приказал ей держать язык за зубами. Испуганная могущим совершиться несчастьем, женщина крепилась, всячески старалась сдержать свою болтливость. А вы, конечно, понимаете, до чего это было трудно.

И вот однажды пошла женщина за водой к колодцу. Поблизости не было ни одной живой души. Женщина наклонилась над колодцем и увидела в нем свое отражение. Уверенная в том, что здесь ее никто не подслушивает, женщина решила передать доверенную ей тайну хотя бы собственному изображению. Она звонко расхохоталась и крикнула в колодец:

— Наш хан... ха-ха-ха-ха... рогат...

И только вымолвила она это слово, как в колодце что-то забурлило, запенилось. С неимоверной быстротой колодец начал наполняться водой. Скоро вода выплеснулась через край и бежала, и бежала, пока не затопила всю долину. Так образовалось горное озеро Иссык, — закончил свой рассказ казах.

Среди его случайных слушателей был учитель. Он знал происхождение этой легенды и объяснил ее остальным:

— Легенды и песни кочуют по земле, — сказал он. — Вы только что слышали легенду об Александре Македонском, которого звали Искандером Зулькарнеин, что значит двурогий. В течение веков передавалась эта легенда из уст в уста, изменялась и дополнялась. Как видите, здесь имя Искандера уже не упоминается. И если хотите, она звучит не как легенда о двурогом хане, а как легенда о драгоценной здесь воде.

Гудок паровоза заглушил последние слова учителя — это подходила «водянка».

Необъятны просторы Страны советов. И везде — среди вечных льдов Арктики, на высушенных болотах Колхиды, в знойных песках среднеазиатских пустынь, на берегу крупнейших в мире рек — люди заняты грандиозным строительством, люди подчиняют своей воле природу-мачеху. И на глазах у людей меняется облик земли, о которой с восхищением восклицает Джамбул:

Любовью и радостью озарена
Обильная наша страна.
Как слава джигита красива она —
Бескрайняя наша страна.
Как беркут она белоплечий вольна —
Свободная наша страна.
Как волны Арала, в прибое сильна —
Бурлива, как гордая кровь скакуна —
Чудесная наша страна...

Над превращением нашей страны в чудесный сад трудятся миллионы советских людей. Есть среди них знаменитые герои, есть и незаметные люди, честно и добросовестно исполняющие свои обязанности. И вот оказывается, что и за этими незаметными на первый взгляд людьми заботливо следят советская власть и коммунистическая партия.

И поэтому носители труда, даже самые скромные, но если они сделали для нашего общества все, что могли, получают высокие награды.

К таким, в сущности ничем особенным не выдающимся, но честным и упорным работникам относится и Прасковья Михайловна Крепак, награжденная медалью «За трудовую доблесть».

И советская власть крепка и могуча именно умением отмечать «простых» людей, а те отвечают ей преданностью и умением превращать труд в «дело чести, в дело славы, в дело доблести и геройства».

☆

СОДЕРЖАНИЕ

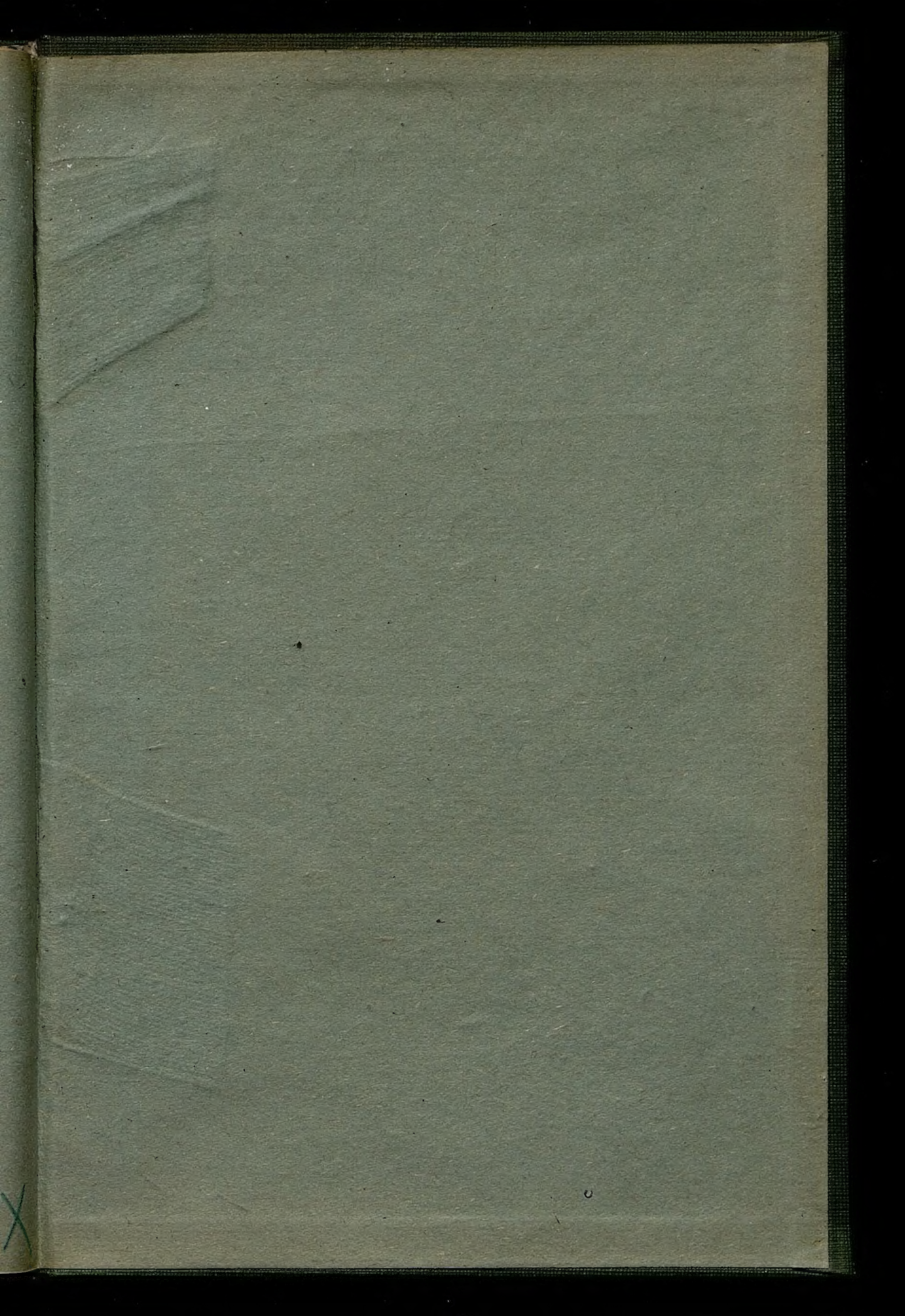
☆

ж—51

Редактор *М. Х. Данилов*
Техн. редактор *Н. И. Фомин*

Сдано в набор 29/II 1940 г.
Подписано к печати 20/IV 1940 г.
Формат бумаги $60 \times 92^1/_{16}$ Тираж 10000 экз.
$7^1/_2$ п. л. + 1 вклейка зн. в п. л. 49000
ЖДИЗ 75229. Заказ 1169
Уполн. Главлита А—28101

1-я тип. Трансжелдориздата, Москва,
Б. Переяславская, 46.



[illegible] 50 к.